

MAXIMALTs Tipsbok



Svenska Maxi77förbundet

Innehåll

Ansvar.....	3
Maxi77	4
Originalinstruktioner	5
Delarna på en Maxi	8
Så här gör jag i ordning min Maxi77	13
Skrovet på Maxi77:an	21
Avriggning.....	23
Knopar	25

Service och reparationer:

Snabbare båt med slät botten	26
Projekt bottensanering	28
Att profilspackla köl och roder	30
Vatten i rodet/Gul gelcoat	31
Båtepoxiprogram för delaminerade däck	32
Kolla roderbeslagen/Utombordarfästen	33
Byta gummibälgen i S-drevet	34
Inombordarservice för dieselmotor	35
Råd för dig med MD5 inför vintern.....	37
Läckage vid gummilist	38
Reparera avbärarlisten	39
Reparera plastskador.....	40
Winchar.....	44
Att byta elsystem	46
Kappellskötsel	47
Byte av mantåglina	48
Förstärk infästning av inredning.....	50
Renovera rufftaket	52

Ombyggnad och tillbehör

Småtips inför sommaren	55
Montera Wallasvärmare	56
Antennfäste	57
Dränning av sittbrunnsbänkar	58
Bygg en badstege/tidningshylla	59
Sy ett segelkapell	60
Förstärk båten med tierods	61
Akterstagssträckare för bättre trimning	64
Skotpunkt för genua/Mantågsarrangemang	65
Sittbrunnstak till Maxi77	66
Öka takhöjden i äldre Maxi77:or	67
Vattentank i förpiken	68
Skönare dynor i förpiken	69
Fastsättning av batteri	69
Stävsteg i stället för stävstege	70
Likriktare på utombordaren	71
Tips till pentryt	72
Tygdörr till ruffnedgången	74
Mer ljus i ruffen	75
Undvik att tappa kölen	76
Besök på 1982 <i>Fantasi</i>	78
Kapell	79
Ombyggnad	80
Förstärk förstagsfästet.....	81
Vindmätare	82

Trimma mast och segel

Experttrimmning	83
Hastheadrigg.....	85
Kappsegling	86
Trimmingshjälp	87
Felsökning vid dålig fart	88
Sundelins trimtips	90

Tidningsklipp

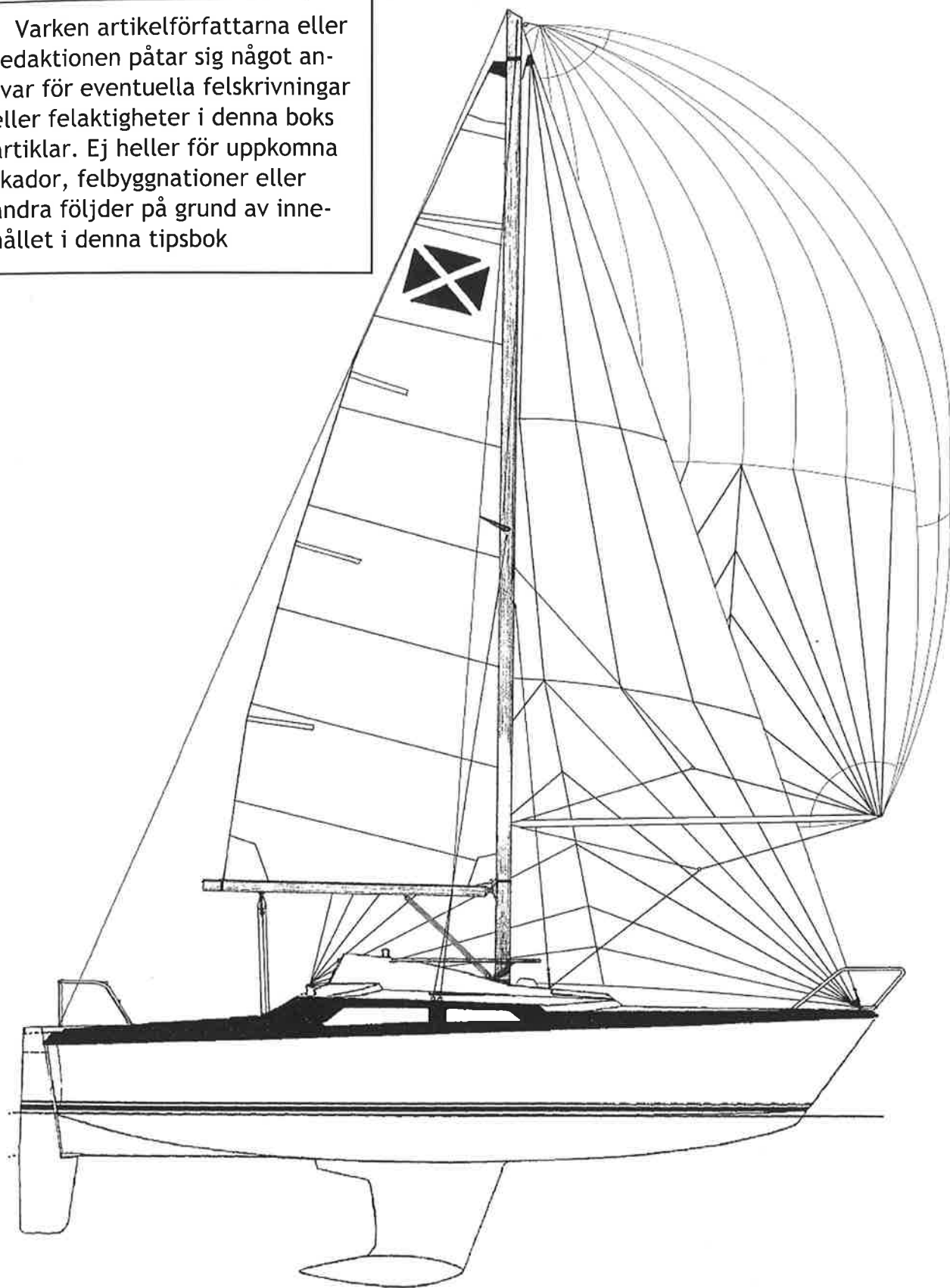
Segling	92
På kryss och till rors.....	96
Praktiskt båtägande	101



MAXIMALTS TIPSBOK, URSPRUNGLIGEN SAMMANSTÄLLT AV HANS BLOMQUIST, REVIDERAD UTGÅVA
 OMSLAG: 1333 MIA, FOTO SVEN-OLOV IFONGÅRD
 FORM: JAKOB IHFONGÅRD
 REDIGERING: SVEN-OLOV IFONGÅRD, JAKOB IHFONGÅRD
 TRYCKT : UNIVERSITETSTRYCKERIET I UPPSALA. 2005

❖ Ansvar!

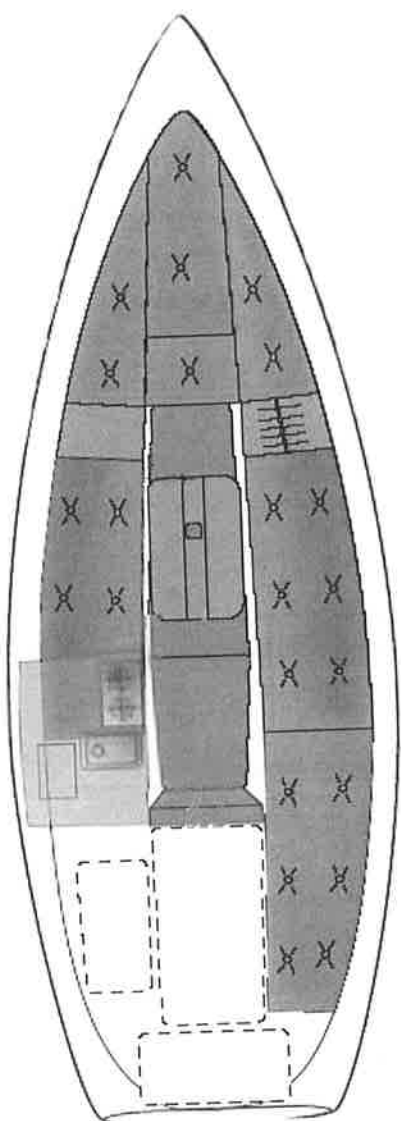
Varken artikelförfattarna eller redaktionen påtar sig något ansvar för eventuella felskrivningar eller felaktigheter i denna boks artiklar. Ej heller för uppkomna skador, felbyggnationer eller andra följder på grund av innehållet i denna tipsbok



Detta är Maxi77

Data

L.ö.a. (totallängd inkl. roder): 7,98 m
 L.v.l. (längd i vattenlinjen): 6,75 m
 Bredd: 2,50 m
 Djupgående: 1,45 m
 Deplacement: ca 2 ton
 Kölvikt: ca 800 kg
 Storsegel: 10 m²
 Fock: 7,5 m²
 Genua 1: 24 m²
 Genua 2: 15 m²
 Spinnacker: 50 m²
 Lys: 1,02/0,99 med motor
 Konstruktör: Pelle Pettersson
 Tillverkningsår: 1972-1982
 Tillverkade båtar: ca 4 000



Förändringar under tillverkningsåren

1972 Nr 1-70 Brun dekor. Däck i balsasandwich. Spritkök tvärskepps. Basinredning i plywood. Garderobsskott om babord saknas.
 1973 71-302 Grön dekor. MB 10A benseninombordare som tillval.
 1974 303-699 Grön dekor. Däck i divinycellsandwich.
 1975 700-1209 Blå dekor. MD 5A dieselinombordare som tillval. Basinredning i form av ett innerskrov i plast. Förstärkningar vid kölen. Nytt däck med förlig förvaringsbox. Kraftigare vinschar. Höjt rufftak vid nedgången och ny basinredning med lägre durknivå vilket tillsammans gav bättre ståhöjd vid pentryt. Höjd sittbrunnssarg. Ruffskottet flyttas akterut med mindre lutning. Bekvämare lutning på sittbrunnssargen. Nya bänkluckor. Dubbla huvudskott mellan salong och förpik.
 1976 1210-1995 Blå dekor. Förbättrat fördäcksstuv med dränering. Plexiglas i förluckan. Ny rutinfastning med fönsterramar i ABS-plast (dubbla rutor). Nya lanternor. Ventilation i akterstuv.
 1977 1996-2506 Blå dekor. Nytt däckmönster. Sjöfartsverkets 'Blåskylt' från nr 2122 som innebar nya säkerhetsdetaljer som standard, t ex pulpitar och mantåg, länsypump, dubbla badsteg på akterspegeln, grab-räcke. (I övrigt bör man rent allmänt vara synnerligen skeptisk mot den 'blå skylten' som garant för kvalitet. Reds. anm.)
 1978 2507-2716 Teypad blå dekor. Transparent förpikslucka. Seldén-mast. Förstärkta vantinfästningar med 'tie-rods' som standard (ev. kom dessa först året efter)
 1979 2717-2934 Teypad blå dekor. Avlastare på rufftak. -Nytt pentryutförande och innerklädsel.
 1980-83 2935- Inga större förändringar.

Instruktion för Maxi 77

Följande instruktioner är hämtade ur de dokument som medföljde varje ny Maxi77, vid leverans från Pelle Petersson AB.

Plastbotten

1. Avfetta med något *avfettningsmedel*. Använd rena trasor eller fint puts-trassel. Byt ut dem ofta och arbeta omsorgsfullt så att rester av vax och släppmedel avlägsnas.
2. För att grundfärgen ska fästa, måste den blanka gelcoatytan mattas ned. Att använda *siliconpapper*, till exempel nr 100 eller *vattenslapp* nr 240 är ett sätt. Vill man göra det bekvämare för sig kan man stryka på en *vidhäftningsprimer*. Resultatet blir ungefär likvärdigt.
3. Ett skikt *grundfärg* är tillräckligt. För bästa vidhäftningsförmåga, hållbarhet och skydd för gelcoatskiktet använd en tvåkomponents *polyuretan-grundfärg*.
4. Måla på bottenfärgen efter 6 men inom 12 timmar sedan *polyuretan-grundfärgen* påstrukits, då slipper du slipa mellan strykningar beroende på täckningsgrad.
5. Under de senaste åren har penseln fått en praktisk konkurrent i planstrykaren, som förutom ett skaft består av en mjuk plyschliknande yta med skumplastfyllning. Fördelarna är flera: man kan ganska snabbt stryka en större yta som blir mycket jämn och slät. Planstrykaren droppar mindre än en pensel.

Järnkölen

Järnkölen är vid leverans rostskyddsbehandlad med *rostskyddsprimer* och grundmålad.

1. Eventuellt spacklas kölen för att få en slät och snabb yta.
2. Noggrann slipning framför allt av spacklade ytor.
3. Tvätta bort slipdamm med till exempel förtunning.
4. Måla med *polyuretan-grundfärg*. 3 strykningar. Behandla enligt punkt fyra under rubriken Plastbotten. Ovanstående generella behandlingsschema kan avvika något från de olika färgfabrikanternas mer eller mindre detaljerade program.

Friborden och andra blanka plastytor ovan vattenlinjen

Före varje seglingsäsong bör alla släta plastytor tvättas, poleras och vaxas. OBS! Använd ej vax som innehåller silicon. Vid reparationer är det svårt att få plasten att fästa på ytor som blivit behandlade med vax innehållande silicon. En välvaxad båt är lätt att hålla ren. Ett mycket gott och varaktigt skydd får man, efter polering med en så kallad cleaner och efterbehandling med ett naturvax (carnaubavax). Använd helst cleaner och vax av samma fabrikat.

Sjösättning

Maxi bör sjösättas med en kran som har två brokar. Den ena broken placeras cirka 30 cm akter om kölen. Den andra cirka 10 cm för om kölen med en tramp från den ena till den andra.

Genom att göra ett litet lyft med kranen, ser man om vattenlinjen är parallell med vaggans översta tvärsår. Båten hänger då riktigt. De flesta kranar klarar ej att lyfta Maxi direkt ur vaggan. Man blir tvungen att ta bort en bräda på en av vaggans kortsidor.

Om du har en Maxi med motor får du se till att den akre broken inte fastnar i propellern.

Övriga kontroller

Kontrollera att bordsföringskruvarna är ordentligt täta. Känn på slangklämmorna som håller slangarna och se till att de är hårt ansatta.

En förskruvning är placerad under pentryt och två i akre stuvfacket i sittbrunnen (självlänsarna).

Kontrollera att sprinten till bulten i övre roderfästet är ordentligt låst.

Är båten försäkrad?

Rigganvisning

Lägg masten på två bockar, lådor eller liknande, så att den kommer minst lika högt från marken som en av vantspridarna är lång. Tag bort plastomslag och tejp. Eventuella tejpuster tvättas bort med thinner eller liknande. Sträck upp alla fall längs masten. Om du har spinnaker, montera blocket med svirvel nr SS93 som finns bland spinnakerutrustningen, på den rostfria bygeln i masttoppen och drag igenom spinnakerfallet.

Spridarna monteras på de på masten befintliga fästena och säkras med bultar och låsringar. När

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från förra sidan.

spridarna är monterade på masten ska de peka uppåt och bakåt. Montera sedan toppvanten i beslagen på spridarnas yttre ändar. Tejpa sedan låsringar och bultar.

Kontrollera att alla vant sitter riktigt fast i masten och inte är trasslade eller ligger på fel sida om spridarna.

Masten är nu klar att resas. Samtliga vantskruvar monteras på båten helt uppskruvade. Kontrollera att pinnbultarna i vantskruvarna passar i wireterminalens hål.

Man reser masten lättast med kran. Fäst en rep-slinga en meter lång om masten under spridarna, haka den på mastkranens krok eller annan befintlig fästanordning.

När masten är på plats i mastfoten, fästes under-vanten i de bakre röstjärnen och babystaget i öglan akter om för luckan.

Sträck vanten. Masten står nu fritt och slingan tages ned. Övriga stag och vant fästes och sträcks. Masten ska stå rakt med en tendens att luta något akterut. Använd gärna ett vattenpass.

Förstag, akterstag och toppvant drages dikt. Under-vanten däremot ska slaka något. Kontrollera att spridarna pekar något uppåt.

Det inre förstaget (babystaget) sättes så hårt att masten får en lätt böjning. På så sätt sträcks under-vanten något. Dock ej så hårt som övriga vant och stag.

Spärra och eventuellt tejpa vantskruvarna. Gör en eftersträckning efter några timmars segling.

Montera bomnedhalaren parallellt med masten. Kicktalja är standard, fästen för montering finns under bommen och på mastfotens akterkant.

Beklädnad

De med plasttapet överklädda plywoodskivorna i taket, döljer alla genomföringar i däck, samtidigt som de ger en god isolering.

Skivorna kan lätt tas ned om man vill komma åt någon skruv eller bult i rufftaket eller dra någon extra ledning.

Färskvatten

Färskvattentanken på 25 liter är lätt att lossa och ta med för rengöring och påfyllning. En fem- eller tioliters dunk är ett bra komplement för mindre påfyllningar i främmande hamnar, där det kan vara lång väg till "gästpumpen".

Färskvattentanken anslutes till pentrypumpen med en plastslang. Diskhons avlopp går ut i sidan av båten under vattenlinjen och kan stängas vid skrovsidan med en kran.

Hur den "kalla väggens princip" fungerar i en maxi

Luftintaget i sittbrunnen på styrbordssidan leder "ytterluften" via en slang, till en kanal som är inplastad i båtbottnen. Luften avfuktas genom kontakten med den kalla botten och kommer ut i kabinen via en ventil under garderoben.

Genom att luften sugts ut genom ventilen framför maststötten ökar luftcirkulationen i kabinen.

För att kalla väggens princip ska fungera måste samtliga luckor vara stängda. Således har du ständigt en luftcirkulation i båten som förhindrar kondens och dålig luft.

Mantåg

Montera de fyra stöttorna i mantågsfötterna och lås ringskruvarna.

I mantågvajerns ändar sitter gaffelterminaler, en demonterbar.

Montera den fasta terminalen i förpulpiten, skruva den andra och drag vajern genom de övre hålen i stöttor. Montera ihop terminalen, fäst och sträck med sytag i akterpulpiten.

Den medföljande linan knopas på motsvarande sätt i förpulpiten och drages genom de undre hålen i stöttorna samt knopas i akterpulpiten.

Plexirutor

Om plexiglasets repats eller mattats ned av presenning eller dylikt kan ytan poleras upp med puts-medlet *duraglit* Finns i välsorterad järnhandel.

Läckage

Vid fabrikationen tätas samtliga bultar och skruvar mycket noggrant med tätningsmedel. Smärre läckage kan efter en tids segling ändå inträffa. Dessa kan du täta med hjälp av den tub tätningsmedel som finns med vid leveransen. Läcker det till exempel från en bult, skruvar du loss den helt och lägger på rikligt med tätningsmedel, skruvar sedan dit den igen och väntar till nästa dag med att ta bort den överskjutande massan.

Elsystemet

Kopplingsdosa och kontakt för armaturer och lanternor sitter på garderobsskottet. Batteriet placeras i akter stuvutrymmet i sittbrunnen.

Segelsättning

Drag ut storseglet i bomens likränna, sätt fast öglan med en lina i bomnockbeslaget och sträck. Men inte längre än till det vita bandet. Mata på travarna på mastskenan och spärra med saxpinnen. Sätt därefter i lattorna och schackla fallet. Seglet är nu färdigt att hissas, dock ej längre än till mätmärket.

Spänn sedan ned bommen med bomnedhalaren.

Schackla förseglet på stävbeslaget, fäst pistolhaka på förstaget och sträck sedan fallet hårt med hjälp av winchen på rufftaket.

(Storm)focken och genua II skotas på de främre skotskenorna och genua I på de aktre. Travare och block finns ej med som standard till de aktre skotskenorna utan levereras vid köp av genua I, tillsammans med denna.

Revning

Knopa fast den långa linan, som finns i segelsäcken, i den rostfria öglan på bomnockens ena sida. Träd sedan linan genom den yttre revkausen på seglet. Mata därefter genom plastöglan på andra sidan och dra den fram till knapen på bommen vid mastinfästningen.

Slacka på bomnedhalaren och storfallet, så att den inre revkausen i seglet kan fästas i en av krokarna på bombeslaget. Sträck revlinan så hårt att seglet ligger dikt an bommen. Hissa därefter storseglet och sträck bomnedhalaren. OBS! att 2 travare måste ur mastlikrännan vid revning. Se bifogad ritning på sidorna 9-10.

Trimning

Maxi är normalt mycket välbalanserad, det vill säga hon seglar med mycket lätt tryck på rodet. Stopparna på storseglet skotskena placeras, i lätt vind, så nära mitten som möjligt. Skulle båten vara lovgirig trimmas stopparna ut mot sidorna till dess båten seglar normalt.

Stormfocken på 7,5 kvm användes med fördel vid segling över 9 m/s.

Genua 1 på 24 kvm användes vid segling upp till cirka 6 m/s.

Spinnaker. Utrustningen består av bom, två skotblock, två skot, två clamcleats, ett fall med block, ett bomupphal och ett bomnedhal.

Skotblocken schacklas i de aktra förtöjningsknaparna. Clamcleats skruvas fast på sargarnas ovasida framför förtöjningsknaparna enligt ritning.

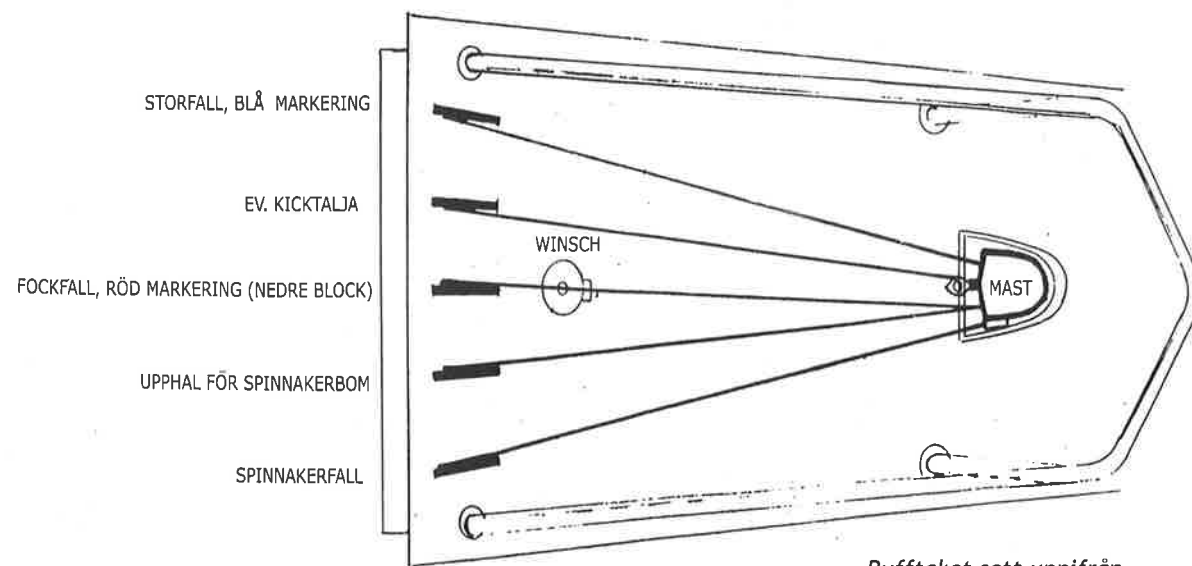
Skoten träs igenom blocken och dras utanför alla vant och mantåg fram till och schacklas i förpulpiten. Fallet drages genom blocket i den rostfria bygeln i masttoppen ner längs masten till blocket vid mastfoten och bak till knapen på rufftaket. När spinnakern ska hissas, kontrollera att fallet löper fritt framför förstaget.

Kappsegling

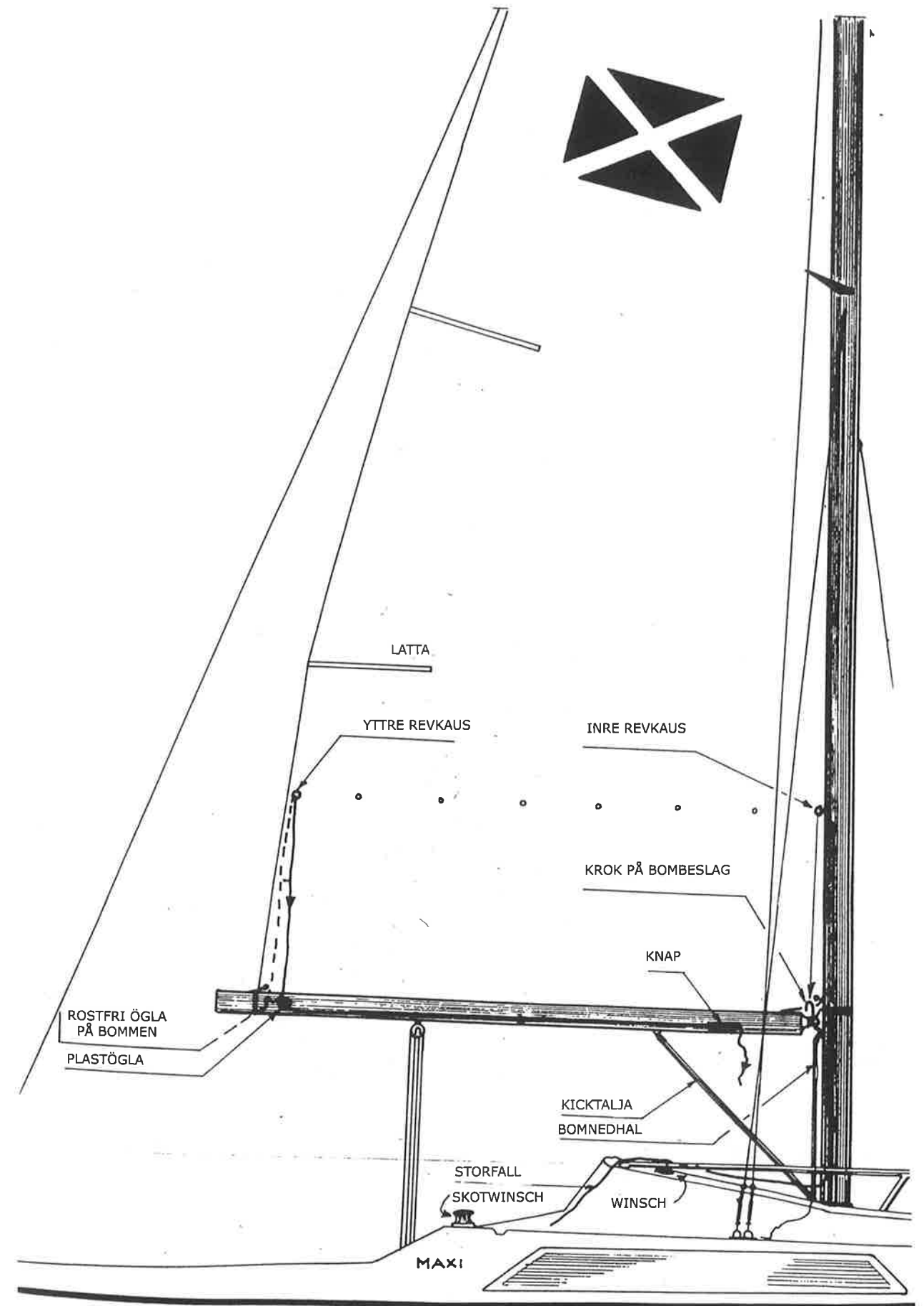
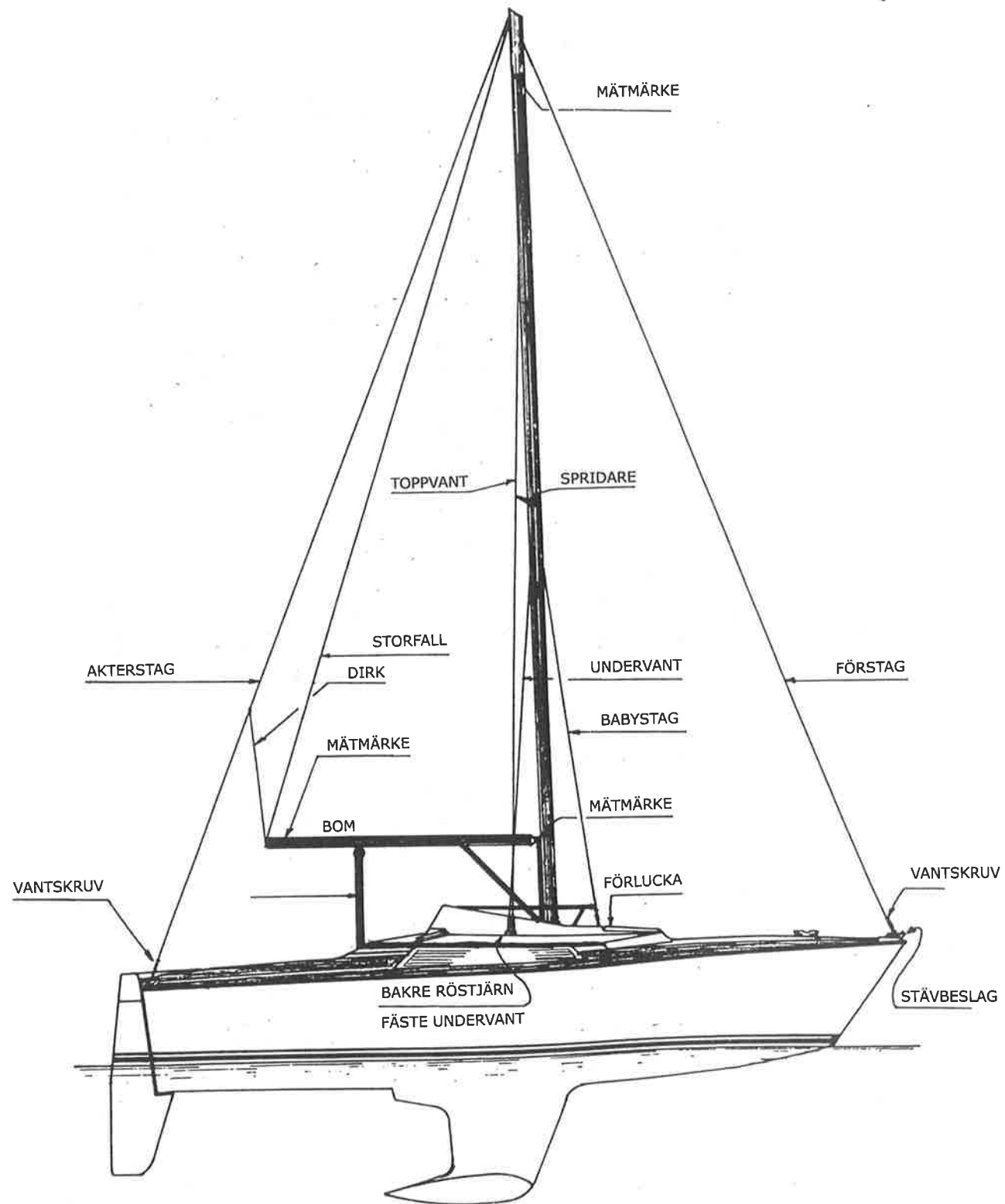
Maxi har visat sig vara en utomordentlig kappseglingsbåt med segrar i Sveriges största kappsegling, Tjörn runt, 1972 och 1973.

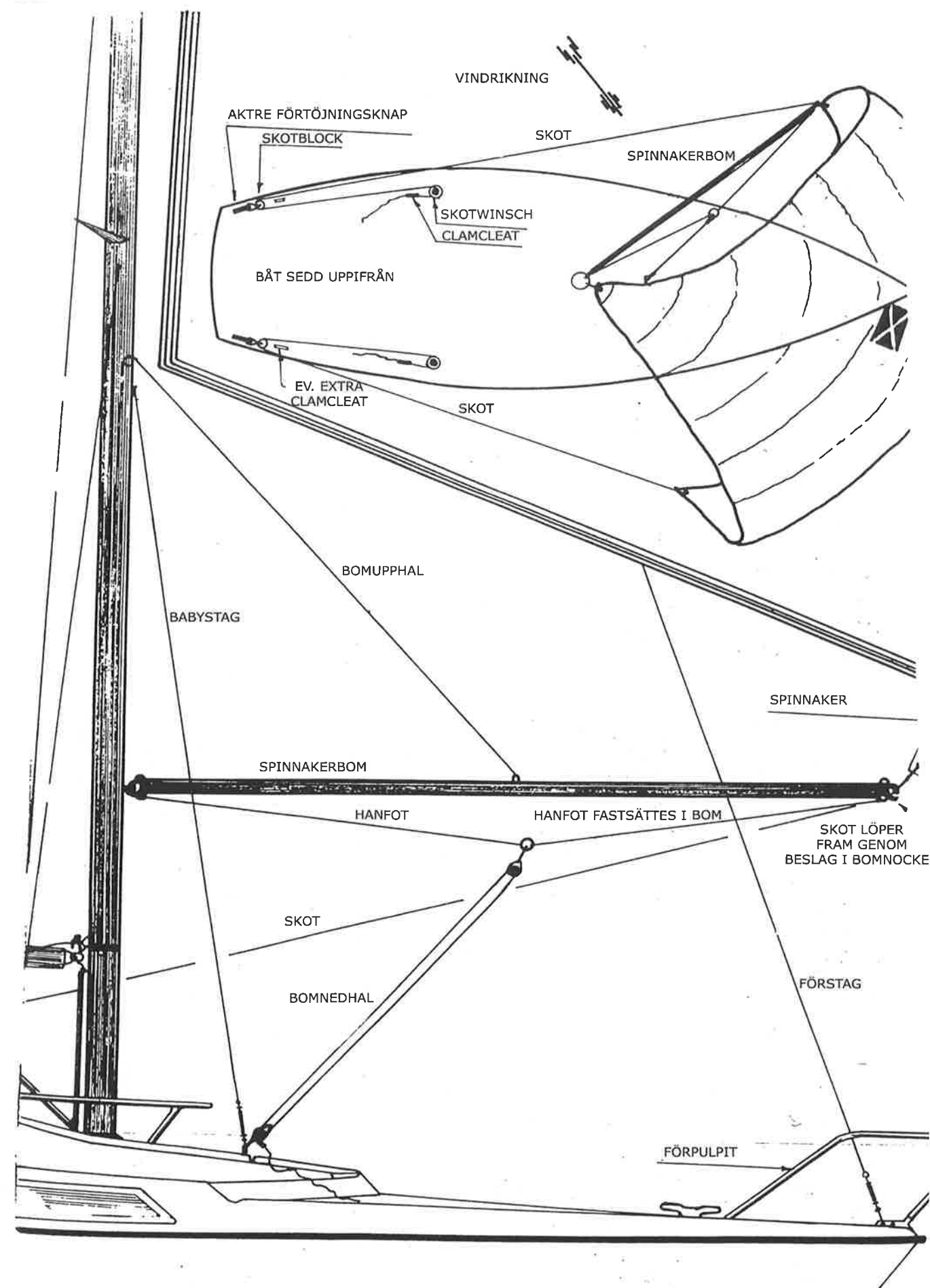
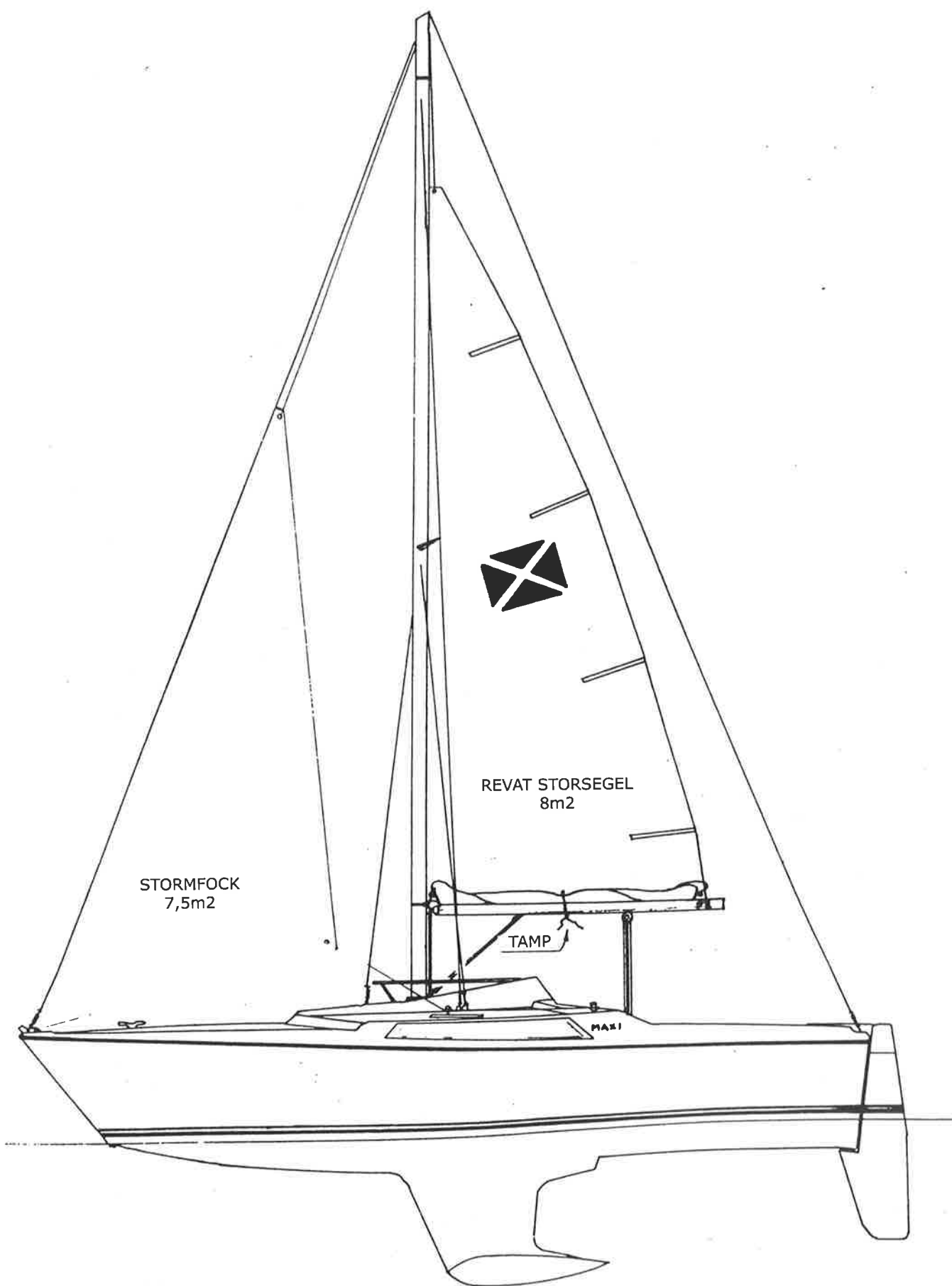
Mätetal och mätregler

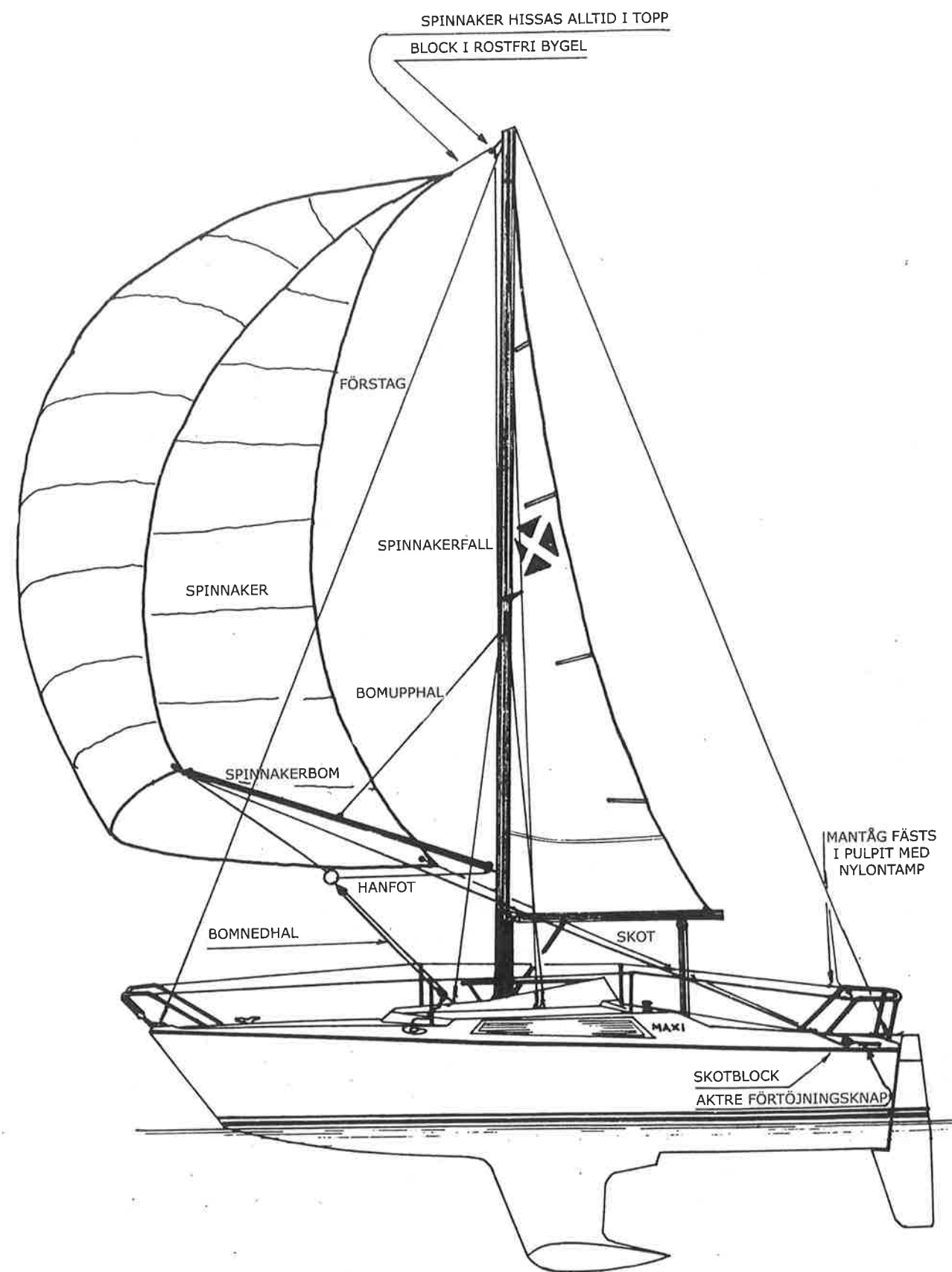
1. En typsklass, enbart Maxi 77 seglar mot varandra. Klassregler utarbetas av Svenska seglarförbundet.
2. O.S.C.R. Regeln enligt följande:
L.ö.a: 760. L.v.1: 765. Största bredd: 2,47
Storsegel: H=7,50 B=2,50
R= 7,85 S= 0,25
Förtriangel: D= 9,21 C= 3,30
Största bredd 2,02
Spinnaker: SL= 9,08 SB= 5,96
Spinnakerbom= 3,30
3. I.O.R. Regeln: varje båt måste mätas individuellt. Dyra och komplicerade mätningar
4. Scandicap: Varje båt mäts av mättningsman.



Rufftaket sett uppifrån

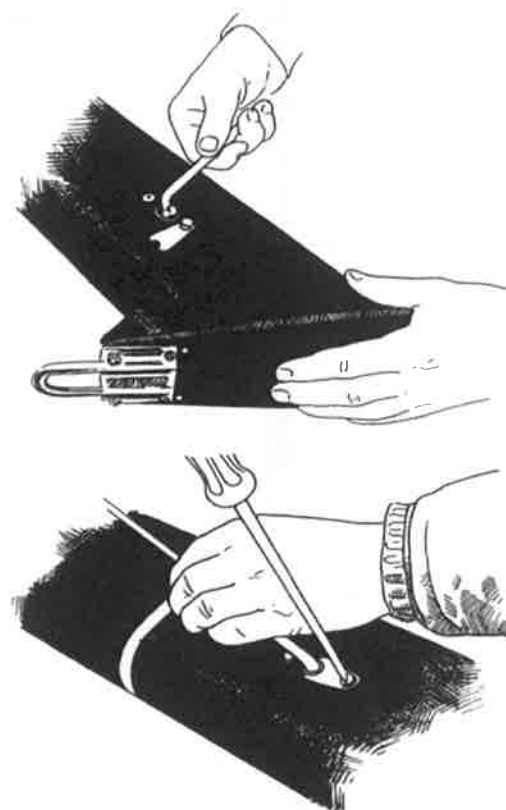




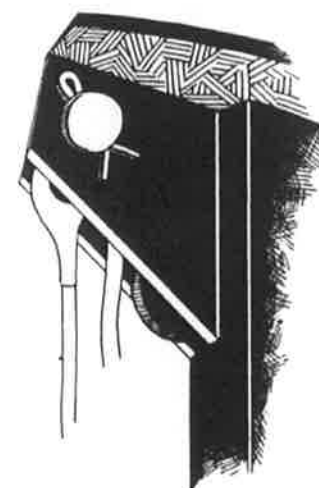


Så här gör jag iordning min Maxi77

Säkra toppvant, undervant samt inre förstag med hjälp av låsbrickorna som sitter fastskruvade på masten.



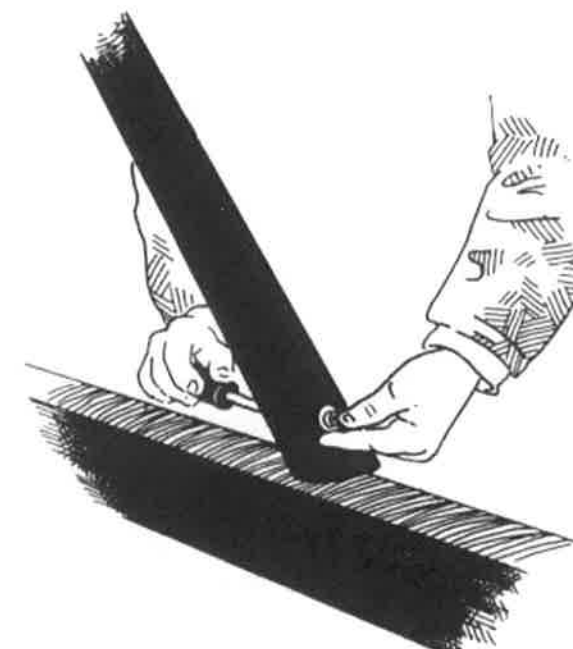
Kontrollera att förstaget är ordentligt fastsatt i masttoppens framkant.



Kontrollera också noga infästningen av akterstaget på mastens baksida.



Nästa moment blir att montera vantspridarna. Bultarna som låser vantspridarna vid masten sätts i uppifrån. Detta för att bulten fortfarande ska hänga kvar om man tappat låsmuttern.



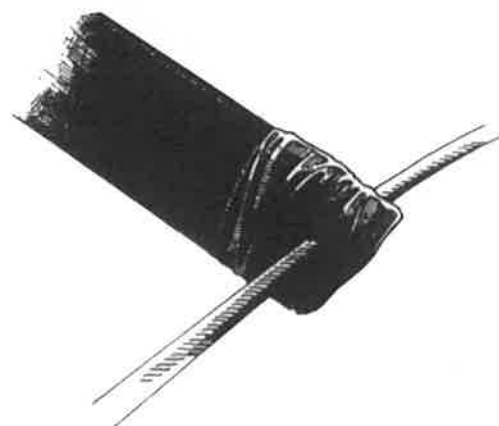
Toppvanten fälls in i ändan på spridaren och låses med stoppskruven. **Fortsättning på nästa sida.**

Fortsättning från förra sidan.

Vantspridaren tejpas vid mastinfästningen ...



... och vid toppvantinfästningen så att inte segel och fall fastnar och rivs sönder. Viktigt.



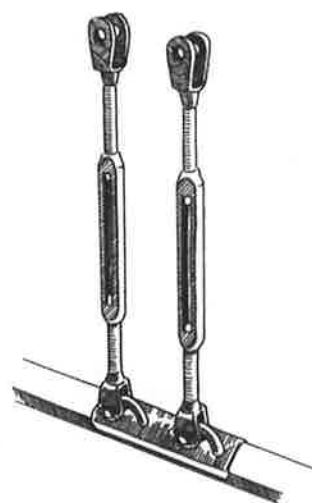
När båda spridarna är monterade och toppvanten fastsatta i ändarna på vantspridarna, sträcker man ut samtliga vant, stag och fall och kontrollera att dessa löper fritt. Glöm inte att göra knopar på tåg-virkets haländar.



Var noga med att få rätt vinkel på spridarfästena och toppvanten. Den över vinkeln ska vara lika stor som den undre. Detta för att trycket från vanten ska tas upp på rätt sätt.



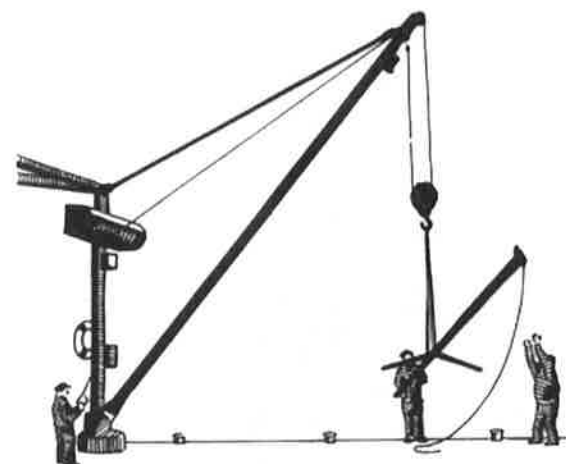
Vantskruvarna monteras på båten och pinnbultarna öppnas.



Vid riggningen använder man lämpligen en mastkran. En repslinga på cirka 1,5 meter anbringas under vantspridarna.



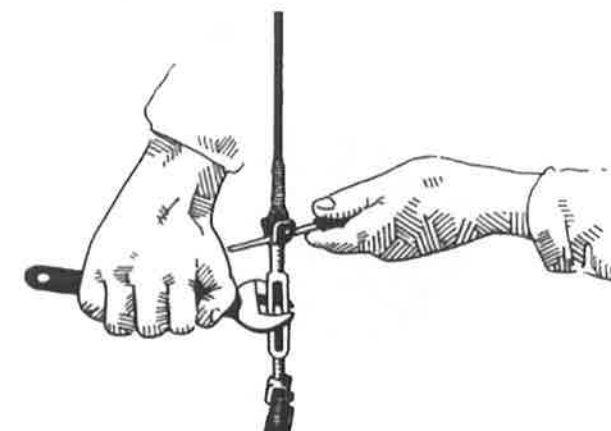
Man bör vara tre man när masten reses. En man sköter kranen, en man styr masten vid fotändan och en man fäster vant och stag.



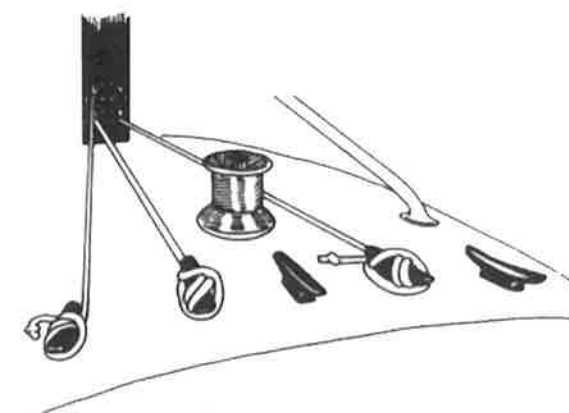
Lyft masten så att den hänger fritt. För ombord masten och placera den i mastfoten på båten. En man håller fast ordentligt.



Då masten står på mastfoten och samtidigt hänger i mastkranen, börjar man med att sätta ut inre förstag och undervant. Sedan fortsätter vi med toppvanten och sist för- och akterstaget. Nu ska masten trimmas. Det är viktigt att masten står rakt. Ett bra riktnedel för att sätta an en rigg är ögonmått. Du börjar med att spänna för- och akterstaget hårt. Därefter spänns toppvanten. Sedan spänner du inre förstaget så hårt att masten får en lätt båge. Till sist sätter du an undervanten. En tumregel är att du spänner undervanten ungefär hälften så hårt som toppvanten. Lås alla vantskruvar samt tejpa saxpinnarna noga så att ingen eller inget skadas.



I bakkanten på Maxi77-masten kommer fallen fram och dessa drages bak till knaparna på bakkant rufftaket. Genuafallet sitter på styrbord och storfallet på babordsidan. Där finns även en tunnare lina, upphalare för spinnakerbommen. På utsidan av masten sitter ett block för spinnakerfallet.



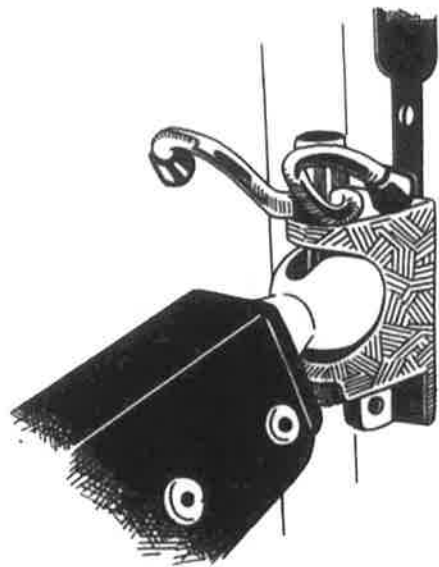
Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från förra sidan.

På bommens framkant sitter en släde som passar in i skåran på mastens bakkant.

Släden är fastsatt i bommen via en kula. För att få släden på masten måste man lossa stoppskruven under uttaget i mastskåran.

När släden sitter i skåran monteras skruven igen.



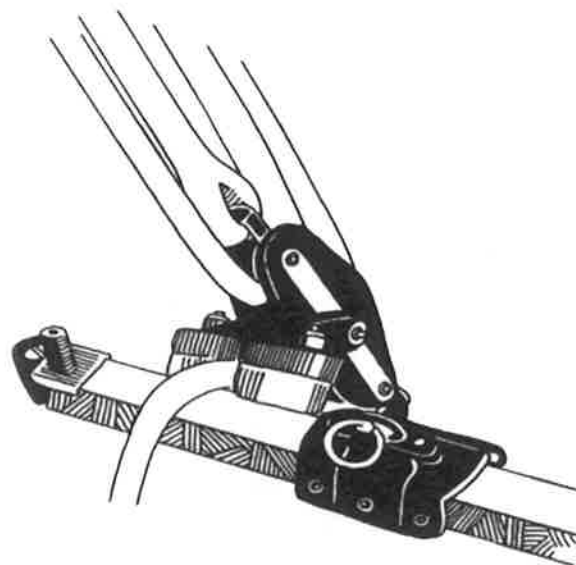
Dirken på Maxi77 sitter direkt på akterstaget och fästs i bommen med schackel.



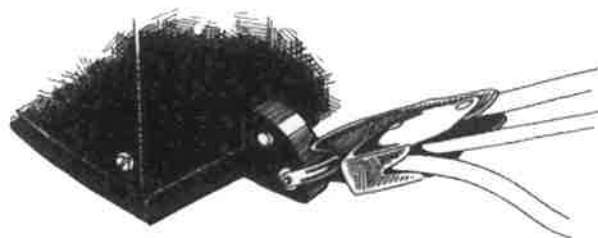
Storskotet schacklas nu fast i bommen ...



... och i släden som sitter på storskotskenan. Observera att snabbskottet ska sitta i storskotskenan.

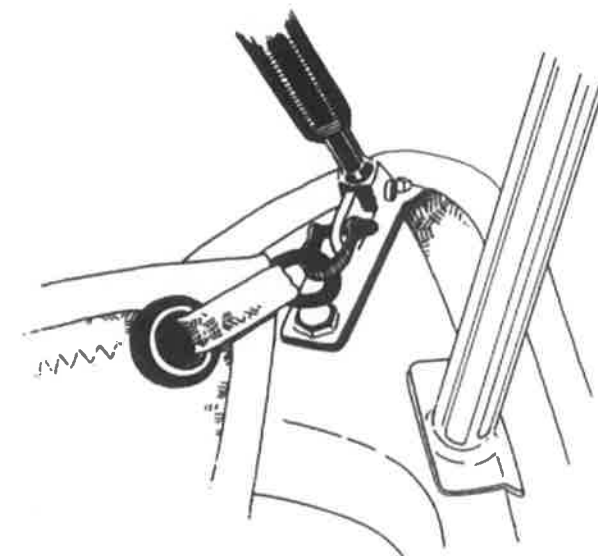


Kicktaljan fästs med den änden som har snabbskottet i den undre av de två fästena som finns på baksidan av mastfoten.

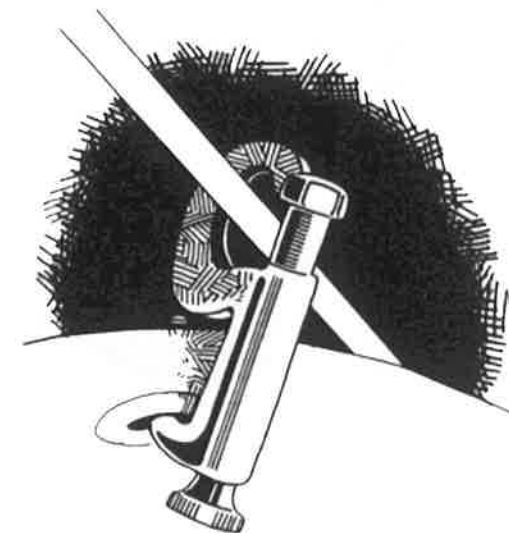


Så här sätter du segel

På Maxi77 schacklas förseglen i det aktra hålet på förstagsbeslaget.



Pistolhakarna knäpps på förstaget.



Fockfallet schacklas i fallhornet (toppen på seglet).



Förseglet hissas med genuafallet och sträcks hårt med hjälp av fallvinchen.

Fortsättning på nästa sida.

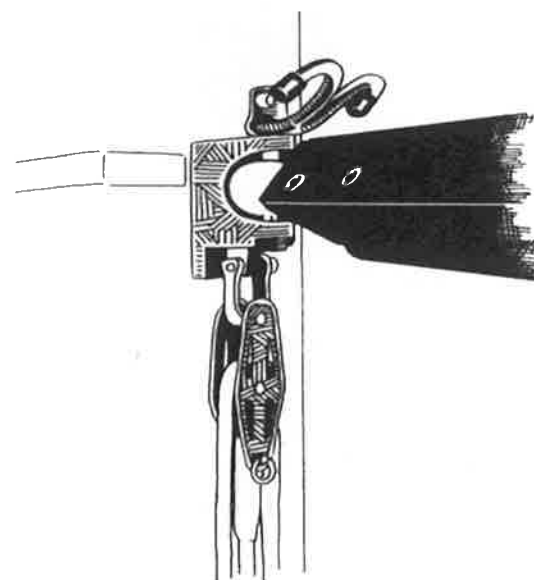
Änden med dubbelblocket fästs i bygeln på underkant av bommen.



Bomnedhalaren fästs med den änden som har snabbskottet i det över av de två fästena som finns på baksidan av mastfoten.

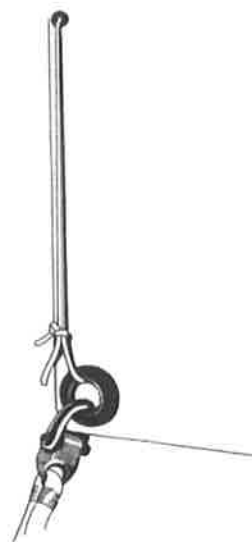


Den andra änden fästs med dubbelblocket fästs i underkant på bomsläden.

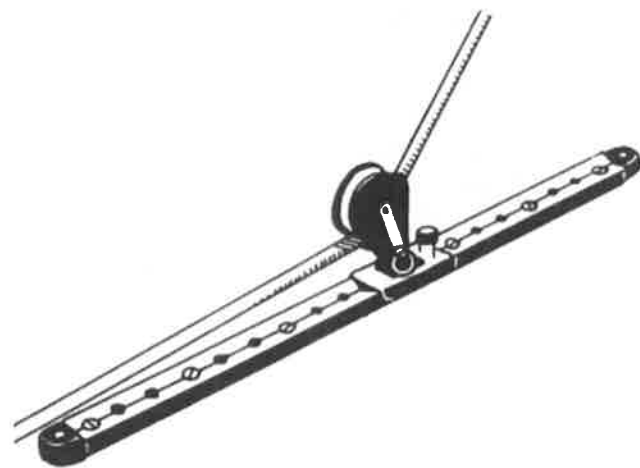


Fortsättning från förra sidan.

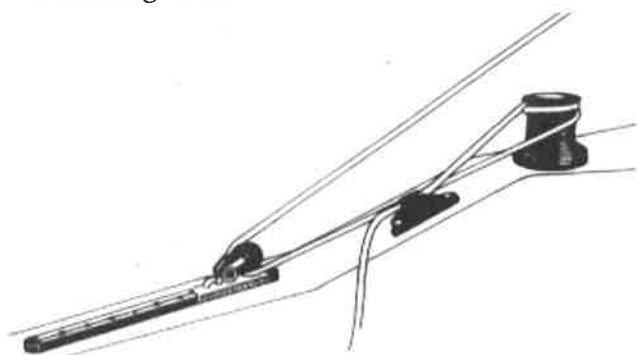
En del försegel har en snörplina. Genom att spänna den minskar du fladdret i akterliktet.



Genua II och stormfocken skotas på den främre skotskenan. Normalt ska skotbunkten vara något framför mitten på skenan.



På Maxi77 skotas Genua I på den bakre skotskenan enligt bild.



Storsegel

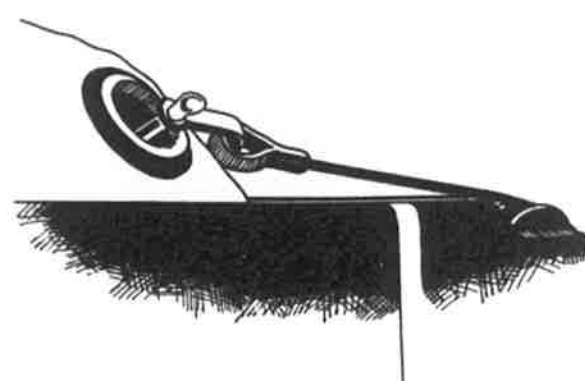
Storseglet drages på bommen ...



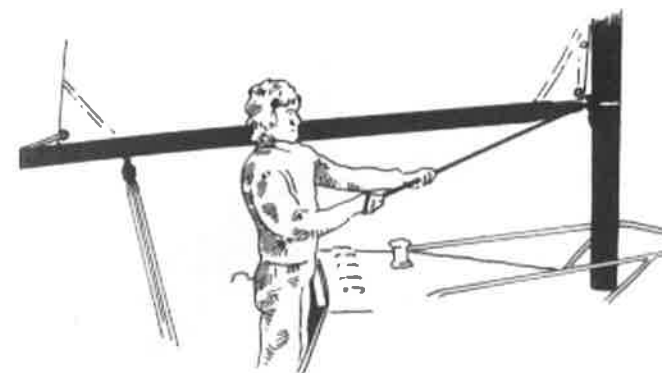
... och schacklas fast på överkant av släden ...



... och vid vajern som kommer fram ur bomnocken.



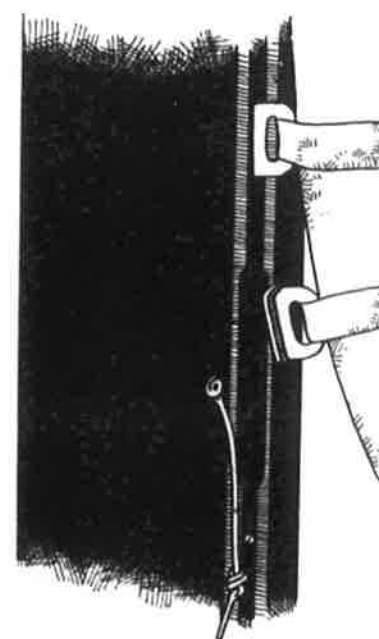
Därefter sträcks seglet med hjälp av bomuthalaren, som sitter i bommens främre underkant. Sträck ganska hårt, dock ej så hårt att seglet får vertikala veck efter bommen.



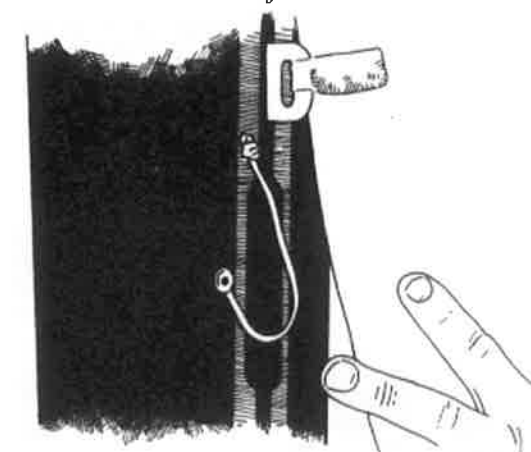
Lattorna sätts i seglet, varvid de två långa passar i mitten.



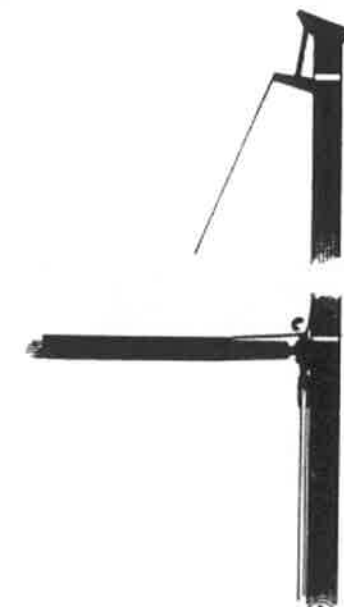
Mastliktravarna träs nu i mastsåran.



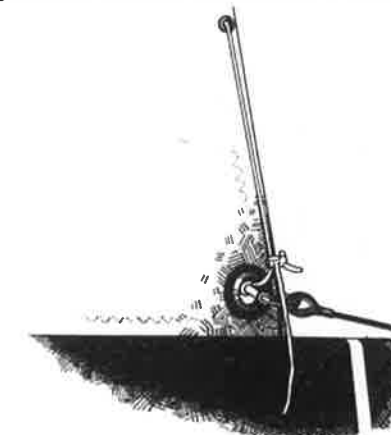
När samtliga travare sitter i skåran låser man med sprinten så att travarna ej kan åka ur rännan.



Storseglet hissas till det vita måtmärket i toppen på masten och sträcks sedan ned med hjälp av bomnedhalaren, dock ej så hårt att lodräta rynkor uppstår längs masten.



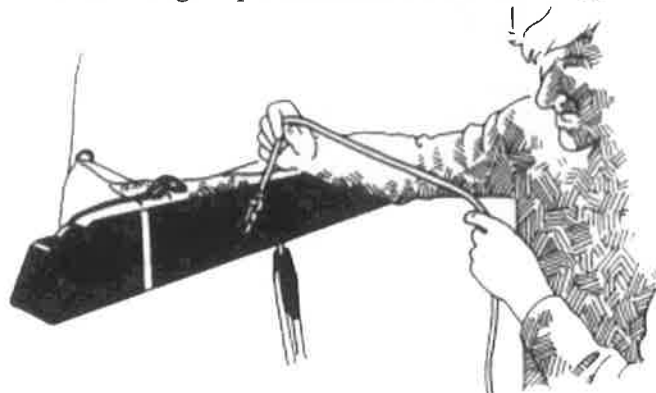
Vid skothornet på storseglet sitter snörplina som man justerar eventuellt fladder i akterliktet med.



Fortsättning på nästa sida.

Revning

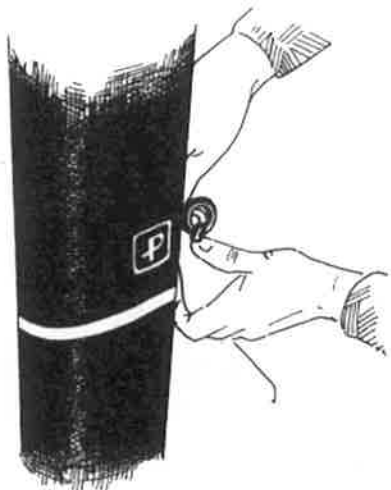
Den klenare cirka 5 meter långa linan som levereras med alla båtar kallas revlina och används vid revning. Den ska *alltid* sitta i seglet löst ansatt så att du snabbt kan reva när det behövs. Revlinan krokas i den rostfria öglan på bommens styrbordssida ...



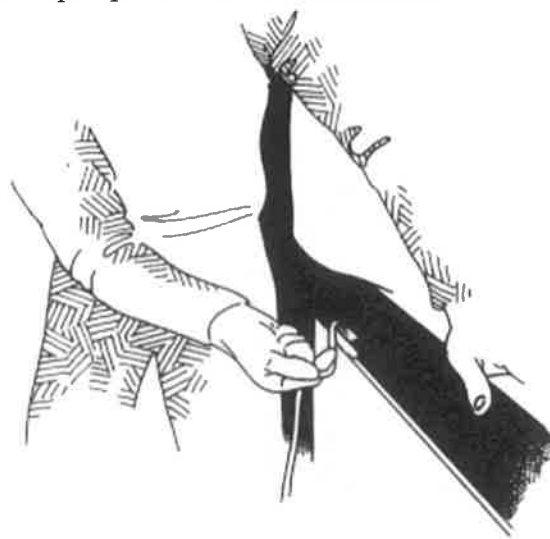
... och dras genom den yttre revkausen på seglet.



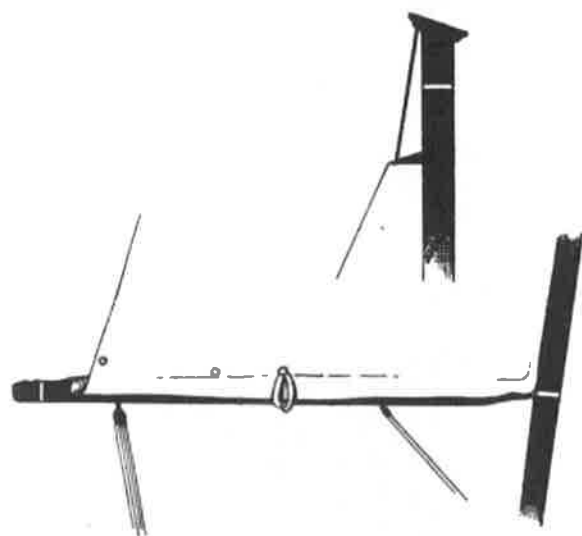
Vid revning släpper du på kicktaljan och bomnedhalare samt slackar på storfallet. Därefter fäster du den inre revkausen på en av revkrokarna på bommens överkant.



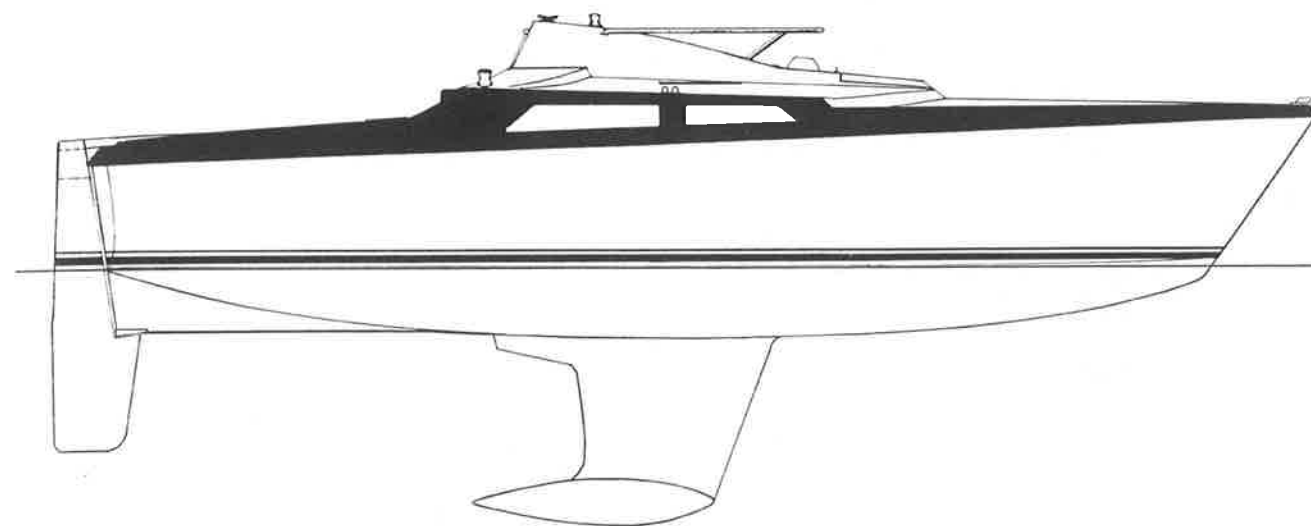
Revlinan sträcks mycket hårt och görs fast kring plastknäpen på bommens badordssida.



Du sträcker seglet på vanligt vis med hjälp av storfallet. Rulla därefter in den revade delen av seglet och fäst den runt bommen med en tunn lina som träs genom den mittersta revkausen på seglet. För att förhindra skador på seglet ska linan vara löst ansatt.



Skrovet på Maxi77



När Maxi77 för första gången dök upp på marknaden för ganska många år sedan slog den sin omgivning med häpnad.

Ett helt nytt tänkande

Den djärva formen på båten, med sitt höga släta däck och stora breda skrov, stack i ögonen på folk.

Man förvånades över de stora utrymmena inuti båten. Över den generösa sittbrunnen. Över alla finesser i utrustningen.

Det var sånt som var förbehållet större och dyrare båtar.

Det hade man inte sett tidigare i den här storleksklassen eller till det här priset.

Och vad som verkligen förvånade var Maxi77: ans seglingsegenskaper. Man var inte van att en familjebåt seglade så fint.



Det har gått några år sedan dess och det har tillkommit åtskilliga konkurrentmodeller. Men fortfarande får du svårt att hitta nåt i samma prisklass som kan möta sig med Maxi77.

Maxi77 är lättmanövrerad

Maxi77 är snabb och trevlig att segla. Genom den fina viktfordelningen och U-formen på skrovet får du en båt med behaglig och stark gång och bra kursstabilitet.

Tittar du under skrovet upptäckte du en fena som går mellan kölen och rodet. Tillsammans med rodrets placering på akterspegeln gör den båten mycket lättmanövrerad.

Halva vikten under vattnet

Den tunga järnkölen väger 800 kg vilket gör att halva båtens vikt hamnar under vattnet. Tillsammans med det breda skrovet gör det båten verkligt stabil och stadig. Även om det blåser hårt.

Själva järnkölen är ordentligt fäst vid skrovet och har extra förstärkningar i varmgalvat stål inlagda för att sprida krafterna och ge en god förbindning mellan skrov och köl.

Skrov av plastlaminat

Maxi77 har skrov av plastlaminat. Ett enkellaminat av polyester och gladfiber som varvats lager på lager till ett starkt och motståndskraftigt skrov utan skarvar.

För att ge ytterligare spänst och styrka är hela skrovet invändigt klätt med rowingväv.

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från förra sidan.



Basinredning av kojor och mellanväggar är fastplastade i själva skrovet och bidrar till att göra det styvt och starkt.

Förstärkningar där det behövs

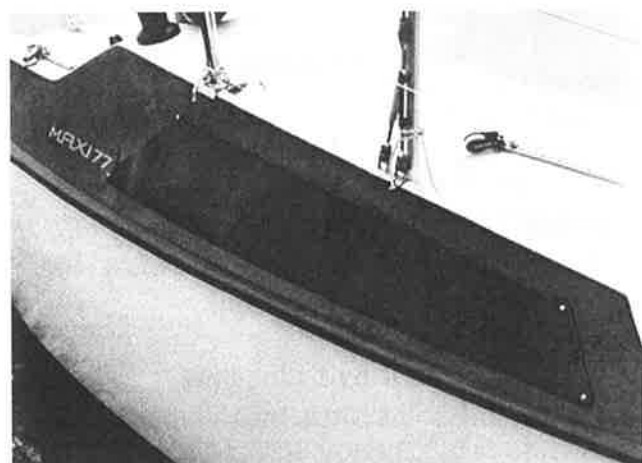
På ställen där påfrestningarna vanligtvis brukar bli extra stora under segling är naturligtvis ordentliga förstärkningar inlagda. Ett sådant ställe är vantinfästningarna. Där har vi förstärkt för att fördela krafterna över större ytor.

Du kan vara lugn och trygg när du seglar Maxi77. Du ska veta att båten är byggd med ordentlig säkerhetsmarginal.

Säkerhetsrutorna

Ett av Maxibåtarnas verkliga kännetecken är de rökfärgade säkerhetsrutorna i 6,5 mm tjockt plexiglas. De ligger hårt fastlimmade på utsidan av skrovet och är säkrade med ordentliga bultar. Tack vare placeringen på utsidan hindras rutorna att tryckas in av slag och hårda sjöar.

Rökfärgen på rutorna gör att du kan vara helt ogenerad i båten. De hindrar insyn i ruffen men släpper ändå in dagsljus. En smart detalj som du kommer att uppskatta när du ligger i hamn.



Avriggning, löpande och stående rigg

Om påriggning kan du läsa under kapitlet "så här gör jag iordning min Maxi". Här berättar vi i stället hur du riggar av när säsongen är över.

Om vi börjar med att beskriva riggen på din Maxi, så består den av löpande och en stående rigg.

Den stående riggen indelas i förstag, akterstag eller häckstag, toppvant, undervant och inte förstag.

Den löpande riggen är dom linor som du arbetar med, då du sätter, bärar eller justerar seglen. De indelas i storfall, fockfall, storskot, fockskot, kicktalja, revtag, bomnedhalare och bomuthalare.

Avriggning på båten

Börja med att lossa storbommen och bär den i land. Därefter lossas förstaget akterstaget och toppvanten. När masten bara står upprätt med hjälp av undervant och inre förstag, lägger du lyftkranens lyftstropp runt masten. Dra åt den väl under spridarinfästningarna.

Nu skall de sista stagen lossas.

Bunta väl ihop stag, vantskruvar och fall. Annars kan både stag och vantskruvar slå någon i huvudet när masten kommer horisontellt.

Akta också stagen, då du bär iland masten. För hur man än försöker hålla samman stagen, bildas det alltid bukter som släpar i marken.

Vid mastskjulet.

Vid mastskjulet demonterar man spridarna från mast och toppvant. Titta då också noggrant igenom alla infästningar på den stående riggen. Det gäller främst bultar som inte får vara deformerade. Och att beslag är fria från sprickor.

Gå igenom vajern och leta efter eventuella trådbrott.

Torka rent stagen

Materialet i riggen är uteslutande syrafast, rostfritt SIS 2343! Ett material som har provats mycket noggrant på västkusten och som har visat sig hålla för de höga krav seglare ställer.

Även om nu stålet är av typ SIS 2343, så har det ändå en tendens att krypa fram lite rost.

Denna rost är inget att oroa sig för, då den går att torka bort med en trasa, fuktad i rostlösande medel.

Därefter bör man torka rent stagen, så man slipper smutsa ner seglen vid sjösättningen nästa vår.

För rengöringen passar ju på hösten, då man ändå går igenom hela riggen.

När man så noggrant har gått igenom allt, är det lika bra att anteckna kommande behov av låsringar, riggbultar och saxpinnar.

Byt ut skadade delar

Ett tips är att smörja vantskruvarna, för dom rostfria gängorna behöver alltid lite olja.

Du kan också skruva isär dom och borsta gänggångarna och smörja med något fett. Lägg på så tjockt att det inte sköljs av vid första överspolningen.

Har man väl smorda vantskruvar går det lättare att sätta riggen också under segling.

Det är nämligen så, att riggvajern töjer sig något under första säsongerna. Mer exakt: ett ändstyckes längd. Detta slack måste tas upp i vantskruvarna. Men för en ovan vill vi avråda från att sträcka under segling. Då är det lättare att se hur mycket man sträcker när båten ligger i hamn.

Under manöver till en brygga eller liknande är det lätt att vantskruvarna får en smäll mot kajkanten eller bryggskoning. Detta brukar oftast sluta med en böjd gänggång på vantskruven.

Låt den om möjligt behålla den formen. Försök alltså att inte böja fram och tillbaka. Materialet har redan tröttats genom smällen och förlorat cirka 20 procent i hållfasthet.

Detsamma gäller för vajer.

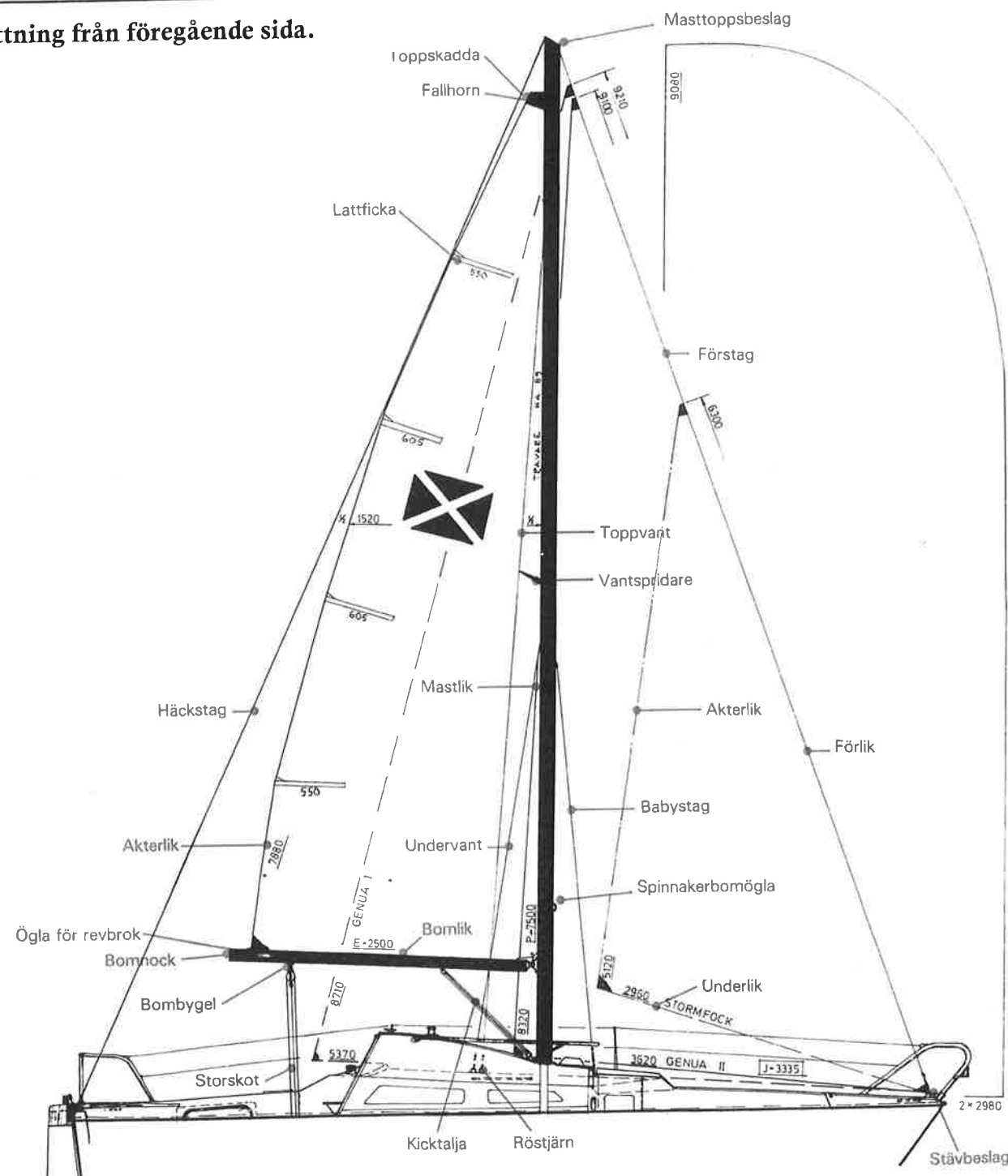
Var alltså försiktig med den stående riggen och byt de detaljer som är deformerade.

Anlita riggverkstad

Om du är osäker, ta med riggen till din lokala riggverkstad som kan bedöma och tillverka nya stag om du behöver.

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från föregående sida.



Några allmänna tips

Undvik att få kinkar på vajerdelen av fockfallet. Sådana minskar vajerns hållfasthet.

Se då och då över hakarna på fockfallet och på fockskotet på äldre Maxi-modeller. De behöver smörjas oftare än man tror.

Glöm inte att göra en liten stoppknop i halänan på fallen och bomuthlaren. Då slipper du tråkiga små övningar med att få ut fallen rätt. Detta kan vara ganska tidsödande.

Skulle ett fall rappa ur, kan man med hjälp av

en styv vajer till exempel 4 mm, trä in den ovanifrån. Lossa utgående skivbox eller mastfot för att få tag på vajern du trätt ned.

När man ligger hamn bör du se till att tågverket inte ligger på däck eller i sittbrunnen. Häng i stället upp fall och skot på mast och bom.

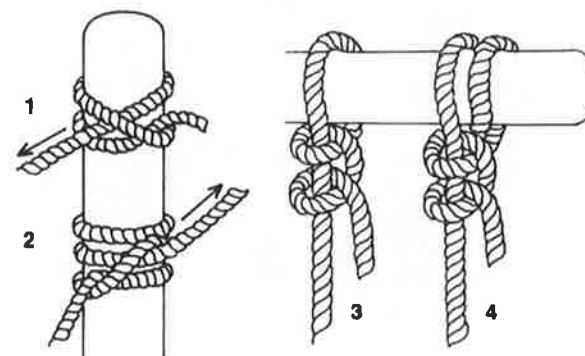
På hösten sköljer du tamparna i ljummet vatten med lite tvättmedel i. Skölj rent i kallt vatten. Tågverket går också att tvätta i maskin. Men då måste du linda in låsblocken i en trasa eller liknande så att dessa inte slås sönder.

Knopar ombord

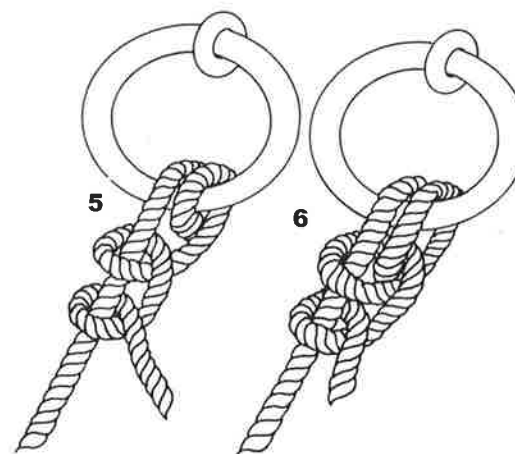
Detta att slå knopar, splitsa tampar eller göra en tagling kallas med ett gemensamt ord för sjömaning. Sjömaningen tog stor tid i anspråk ombord på äldre tiders segelskepp. För sjömannen visste att hela fartygets säkerhet kunde hänga på att en eller flera knopar slagits på rätt sätt.

Men även på moderna segelbåtar måste man kunna slå riktiga knopar vid tilläggning eller fastsättning av skot och fall i seglen. Nu lär det finnas över tusen olika knopar och stek. Av dessa räcker det om man klarar ett tjugotal.

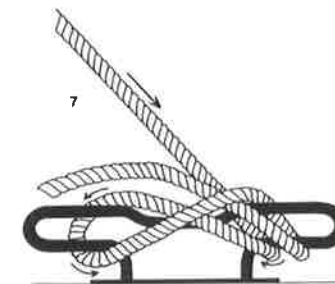
Men även de enklaste knopar kan vara nog så krånliga att slå. Här duger det inte att stå med handboken i näven, utan en ständig träning är den bästa medicinen. Försök även med tampar i olika färger, så syns knopens uppbyggnad bäst. Här följer några vanlig aknopar och stek och var de ska användas till.



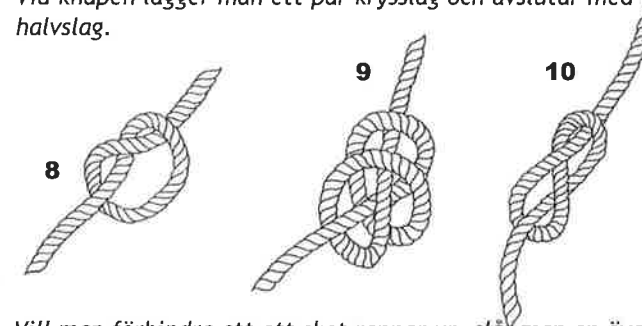
När man förtöjer vid en stolpe kan man slå ett dubbelt halvslag (1) eller en stoppare (2). Vid stolpen kan man även använda ett dubbelt halvslag om egen part (3) eller två rundtörnar och dubbelt halvslag om egen part.



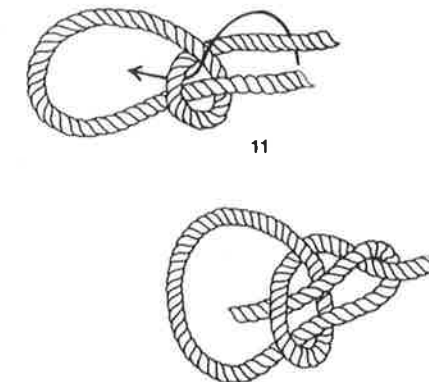
Två rundtörnar och dubbelt halvslag om egen part (5) är lämpligt om man ska förtöja i ring. Göringsstek (6) ger bättre grepp.



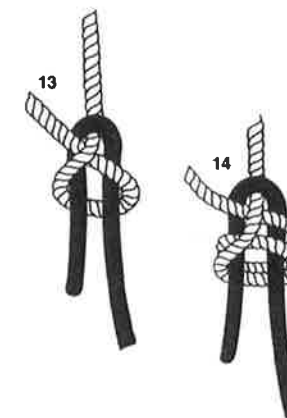
Vid knopen lägger man ett par krysslag och avslutar med ett halvslag.



Vill man förhindra att ett skot rappar ur, slår man en överhandsknop (8 och 9) Eller en överhandsknop i åtta (10) som är lättare att lösa upp.



Pålsteken är absolut bäst om man vill ha en ögla som inte löper.



Opsättning av linor med olika grovlek används enkel (13) eller dubbel skotstek (14)

Var rädd om botten

Ett flertal faktorer påverkar en båt's fart genom vattnet. En av de mest betydelsefulla är hur slät båtens botten är. Christian Bigner, med lång erfarenhet av bottenbehandling, kommer här med ett intressant bidrag. Ta fasta på hans råd och lägg ner lite extra arbete på bottenbehandlingen till våren. Det kommer att löna sig.

Ytojämnheten på båtbottnar kan indelas i två huvudgrupper – den målade båtbottnfärgens ojämnheter i sig själv, samt råhet genom beväxning. Den fARTHindrande inverkan av beväxning står helt klart för alla. Vad som däremot inte är lika klart är betydelsen av en slät botten. Med "slät" menas då en bottenyta som inte uppvisar en större variation i ytojämnheten än 20 my.

De små detaljerna avgör

"Tjugo tusendels millimeter! – det är fenomenalt lite" – kan någon tänkas yttra. För att ge en jämförelsegrund kan nämnas att en strykning med vanlig färg ger en filmtjocklek på 60 till 90 tusendels millimeter. Det är alltså inte större mått vi rör oss med.

Varför sedan många båtar vid inspektion på land förefaller grova och ojämna i botten och visar upp till millimetertjocka kanter från färgflagor beror på mångårig påmålning av giftfärg, utan eller med endast sparsam nerslipning av tidigare skikt.

Att dessa bottnar blir rent bromsande för båten inser nog allt fler båtägare. Det är både jobbigt och ohälsosamt att slipa giftfärg. Man låter det kanske bero med ett minimum av åtgärder, skrapar bort de lösa flagorna, slipar på ytan för vidhäftning av nästkommande skikt, suckar och målar på ett nytt lager färg.

Det kan vara på sin plats att här ägna några rader åt vår allt mer kritiska bränslesituation. Kom ihåg att friktion – råhet i skrovytan – ger ökat energibehov för bibehållen fart, eller motsatt, lägre fart vid bibehållen energiförbrukning (bränsle). Det är bara att välja. Satsa på en slät båtbottn från början!

Stora belopp att spara

Handelsflottan ger mer exakta mätmöjligheter vad en slät botten betyder omräknat till bränslekostnader. Redan vid 1974 års oljepriser betydde en halv knops fartförlust genom bottenråhet för en super-

tanker cirka en miljon kronor om året i ökade bränslekostnader med bibehållen fart. En annan källa visar att ett 35 000 tons fartyg redan ett år efter bottenmålning drar 50 procent mer bränsle än strax efter sjösättningen.

Vi vet alla vad som hänt bränslepriserna sedan 1974, så vad dessa fartförluster kostar oss i dag kan vi ju lätt föreställa oss. Även småbåtar har bränslekostnader att tjäna in, bortsett från den allmänna nödvändigheten att spara energi.

Det finns uppgifter om bränsleförbrukning i rela-



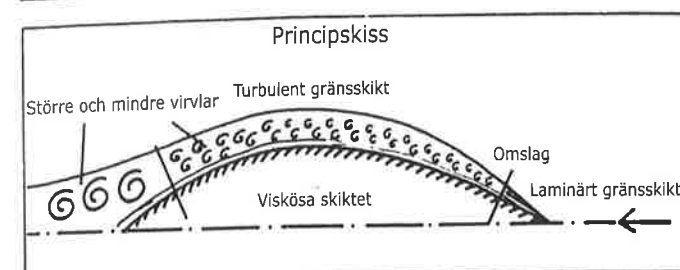
Innan målning se till att ytan är riktigt slät

tion till båtbottnbeläggning inom tävlingsbåtssektorn. Man rapporterar upp till 30 procent bränslebesparing genom att använda speciella fartvinnande beläggningar och inte utnyttja de extra knopen man då vunnit utan i stället behålla tidigare uppnådd maxfart.

Dessa resultat har erhållits på distanstävlingar där det gällt att tanka rätt volym för distansen. För mycket bränsle har gett tyngre båt och ytterligare fartreduktion. Här har alltså dramatiska resultatvinster kunnat göras.

Hur ytojämnheten påverkar båtens fart syns i skissen högst upp på nästa sida. Av denna framgår att en ytojämnhet om 30 my ger en bromseffekt på varje hastighet över 7 knop. Maximal farteffekt, vad skrovets ytojämnhet beträffar, kan alltså inte uppnås vid hastigheter däröver.

Tänk då på den förödande effekten en ytojämnhet om 120 my (fortfarande bara 0,12 mm!) leder till. I ett sådant fall börjar bromseffekten redan under 2 knops fart.



Bilden visar hur ytojämnheten påverkar båten i vattnet.

Tänk dig en slät yta men med en liten utstickande grad, typ färgvalk, penseldrag, flagkant, blåsa eller vad du vill. Skölj ytan med vatten. Vad händer? Jo, vattnet bromsas upp, det bildas virvlar så kallad turbulens. En båt under gång har ett mycket tunt skikt "orörligt" vatten närmast intill skrovet. Detta kallas för "viskösa" skiktet och utgör ett slags vatten-mot-vatten smörjmedel för båtskrovet. Förstörs detta viskösa skikt på grund av virvelbildning börjar farten bromsas.

Och vad ger detta resonemang? Jo, det belyser vad som händer när en ojäm, rå skrovyta river sönder det så betydelsefulla viskösa skiktet. Samma råa yta som den konventionella bottenfärgen vanligtvis ger, så länge den inte slipas.

Märks mest vid svaga vindar

I segelbåten upplever man kanske den fartvinnande effekten starkast vid svag vind, där bland annat slätheten bidrar till att man accelererar snabbare för varje vindpust. Här råder förhållanden som alltså inte är direkt proportionella mot farten, eftersom den statiska friktionen kommer med i bilden. Statisk friktion är de krafter som kommer i fråga från stillastående till rörelse – alltså är det låga accelerationsregistret.

Paradoxalt nog är det sedan inför maximala fartförhållanden man här efter lättast märker effekten av släthet, genom att båten loggar mer. Den positiva effekten i relation till vindkraften finns dock i hela fartregistret, även om det är mini- och maxgränserna som blir lättast mätbara.

För att ge en uppfattning om vad för ytojämnheter man i ganska gynnsamma fall kan räkna med, utgår vi ifrån två skikt av en traditionell racingfärg.

Beläggningen blir omkring 140–160 my tjock med en ytojämnhet om 50–60 my. Alltså får man bromseffekt redan från omkring 3,5 knop. Alternativet blir att sandpappra ner till en ytfinitet om cirka 20 my eller därunder. På senare tid har dock framkommit slipfria alternativ som direkt vid applicering ger finheter om ända ner till 5 my, vilket ju blir betydande för större delen av nöjesbåtens fartregister eller upp till 30 knop.

Nu ska man komma ihåg att den här besparingsdramatiken blir mest påtaglig i de höga farterna.

Bränsleförbrukningen accelererar ju våldsamt desto närmare toppfarten en motorbåt drivs. Men även om man inte gör den tidigare nämnda 30 procent bränslebesparing vid toppfart ska man inte glömma den relationskurva som givetvis existerar. En 10 eller 15 procent besparing är också av betydelse – det behövs inte mycket till förrän bränslebesparingsvinsten betalar hela bottenbehandlingen och mer därtill.

På segelbåtssidan igen ges ingen i siffror eller i reda pengar enkelt uttryckbar vinst som följd av en fin båtbottn. Men frågan är om inte tillfredsställelsen trots allt blir större just för segelbåtsägaren. På saker är så angenäma som när allt stämmer och båten går fint. När man upplever det maximala utnyttjandet av den fria energikällan vinden. Och det hjälps inte – blir man omseglad av någon som aldrig borde hinna upp en är en del av nöjet förstört.

Får bättre glid

En annan ej särskild uppmärksammas faktor av betydelse för segelbåtsägaren vid val av bottenfärg är – som ovan har antytts – färgytans statiska friktionsegenskaper. Vid svagvindssegling är det av intresse att båten rör sig villigare ("har bättre glid") under inverkan av små eller ringa vindpustar. En kropp med låg statisk friktion ger i praktiken snabbare acceleration, särskilt från stillastående och i de lägre fartregistren.

Tävlingsseglaren inser strax betydelsen i detta förhållande. Det kan nämligen ge något femtontal meters försprång per vindkåre att ha "rätt" yta. Vid en svagvindstävling under några timmar kan det bli den vinnande skillnaden.

Det material som uppvisar lägst statisk friktion av olika kända ämnen är fluorkolväteplast, känd från hushållens Teflonstekpannor. Detta har nu börjat användas i båtbottnfärger, med mycket lovande resultat.

CHRISTIAN BIGNER

♦ Så lite gör så mycket

Råheten i skrovytan räknat i my (1000-dels mm) och maximal fart genom vattnet innan det viskösa skiktet rivs sönder och farten bromsas.

120 my ytråhet = max 1,75 knop före bromseffekt

60 my ytråhet = max 3,5 knop före bromseffekt

30 my ytråhet = max 7 knop före bromseffekt

15 my ytråhet = max 14 knop före bromseffekt

7,5 my ytråhet = max 28 knop före bromseffekt

Projekt bottensanering

Vi köpte vår Maxi 77 hösten 1999. Efter upp-tagning planerades vinter/vår arbetet på båten och vi konstaterade snabbt att botten behövde sig en rejäl uppfräschning. Beskrivningen av ytan kan närmast liknas vid en asfaltväg.

På grund av tidsbrist så blev det inte av att göra någon inför säsongen 2000 utan det blev till att samla fakta om hur man enklast och bäst går tillväga. Metoderna för att få bort bottenfärg var ganska många, men det visade sig att det skulle bli det enklaste av arbetena. Det var nämligen så att under cirka 10 lager bottenfärg fanns ett rejält lager VC-tar. Detta är en ohyggligt hård och samtidigt lite seg epoxitjära som inte låter sig lösas upp av något lösningsmedel.

Tanken med att stryka på denna var väl antagligen att skydda båten från att få böldpest, synd bara att man slarvat med underarbetet och stryket epoxin på ett antal tidigare lager med bottenfärg. Resultatet av denna lilla miss var asfaltvägen eftersom epoxin inte fäst helt bra på bottenfärgen och alltsammans hade krackelerat.

Efter den regniga sommaren 2000 satte vi igång med arbetet för att botten skulle få torka ordentligt under vintern. Planen var att få botten helt ren för att sedan kunna epoximåla som grund.

Vi började jobbet med att lösa upp bottenfärgen med en blandning av tapetklister och kaustiksoda. Denna gegg blandas ihop ungefär med en sats tapetklister (den gamla vanliga sorten på påse som blandas med vatten) och sedan en hel burk soda

(halv liter?). Blandningen blir varm och go och penslades på bottenfärgen med tapetpensel, använd plasthandskar och vanliga arbetshandskar och skydd för ögonen! Blandningen svider ordentligt på huden vilket man får erfara när man inte är försiktig. Man låter geggan sitta tills man märker att all bottenfärg har löst upp sig, det kan ta upp till en timme men för det mesta går det ganska fort. När färgen löst upp sig så sägs det att det effektivaste sättet är att spola av färg och soda med högtryckstvätt. Tyvärr så låg vår båt med en massa grannar ganska nära och dessutom så var vattnet avstängt på uppläggningsplatsen. Vi tog till handkraft i stället och skrapade av geggan med Sandvikskrapa av hårdmetall. Så långt gick jobbet enkelt.

Nu var vi framme vid epoxitjären! Eftersom det inte finns något lösningsmedel (för amatörbruk i alla fall) som biter på eländet så fick vi helt enkelt fortsätta med skraporna, ett mycket slitigt jobb i alldeles fel arbetsställning som antagligen bidrog starkt till att Mimmi fick diskbrock senare denna vinter. Så ta det försiktigt och se till att hela kroppen är varm när du jobbar. Detta jobb tog två helger när vi var två som skrapade. Nämnas bör att man alltid måste använda skyddsglasögon vid sådana här jobb, trots att vi använde detta fick vi skräp i ögonen. När detta var klart så täckte vi båten och tog "vinterlov".

Använd andningsskydd

Våren kom och med denna ny inspiration för båtjobb, nu var man inte heller helt ensam på uppläggningsplatsen, vilket var fallet på höstkanten. Efter-

som Mimmi utvecklat diskbrock under vintern så fick jag klara jobbet ensam.

Jobbet började med att slipa hela botten med 80 papper, alla spår av bottenfärg måste bort för att den nya epoxin ska kunna fästa ordentligt. Jobbet gjordes med en oscillerande/roterande maskin med damppåse. Det blir dock oerhört dammigt ändå och andningsskydd är ett måste. Detta mycket trista jobb tog ganska många timmar då en del spår av den gamla epoxin fanns kvar och den bottenfärg som fanns under måste bort helt och hållet. En röd grundfärg fanns närmast gelcoten och denna slipades inte ner helt och hållet överallt då den satt mycket bra och man ju inte vill slipa allt för mycket på gelcoten.

Även kölen slipades, men inte med samma ambitionsnivå. Någorlunda jämn fick duga för det här året, egentligen borde man kanske profilpackla kölen, men båten ska ju inte kappseglas så det kändes lite onödigt.

När detta var klart så tvättades botten och kölen med t-sprit och kölen ströks med VC-tar eftersom jag hade en gammal burk stående och den ger en jämn och fin yta.

Roligare att måla än slipa

Valet av epoxi på botten löste sig av sig självt då vi var på Maxi 77-möte hos Lotrec på Lidingö. Eftersom jag skulle stryka epoxin stående utomhus så fanns det ingen chans att använda lösningsmedelsfri, denna kräver nämligen minst 15 graders tempe-

ratur för att härda. Så LeFant epoxin passade med andra ord perfekt denna kalla vår då den går att använda ner till 5 grader. Att vi fick köpa den för fabrikspris gjorde ju inte saken sämre.

Fyra lager skulle strykas på och epoxin levereras i två olika färger, gul och grå, så man kan se att man stryker jämnt och att man inte missar någonstans. Ett visst planerande när man ska måla krävs då man ska måla med vissa intervall för att få bästa resultat. Detta jobb är dock mycket roligare än att skrapa och slipa, det blir så fint och slätt!

Avslutningsvis målades båten med röd Mille Dynamic bottenfärg som sparats sedan hösten 1999. Jag ville dock prova hur den nya färgen fungerar så jag målade kölen och nederdelen av rodret med vit Mille Light vilket vissa i klubben tittade förvånat åt. Fiskarna ska ju ha något fint att titta på dom också fick bli standard svar till varför jag målat så konstigt.

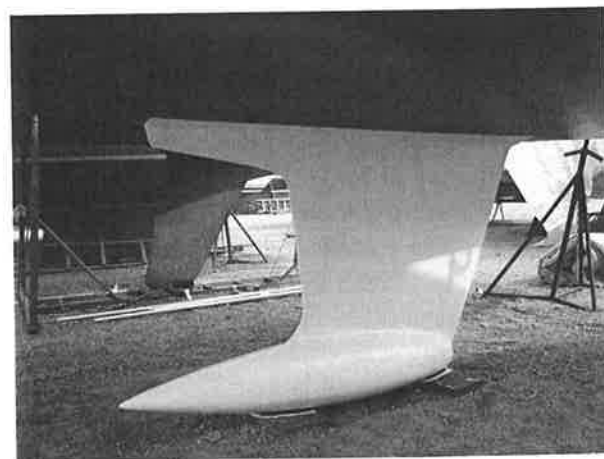
Pass upp utombordare

Jaha märktes det någon skillnad på hur båten gled genom vattnet? Jag tycker nog det men det beror naturligtvis på en massa andra saker som gjorts inför denna säsong, foldingpropeller i stället för fast, nya segel och bättre trimmad rigg. Men nog är det ett helt annat drag i båten nu och en och annan 77a med utombordare har med förvånad skeppare seglats om under semesterns seglingar.

FREDRIK JOHNSON, 1999



Det var jobbigt, men nu är all gammal färg borta.



Visst skulle man ha profilpacklat, men det här duger.



Snygg och slät botten.

Att profilspackla köl och roder

Följande är hämtat ur Internationals folder Epiglass.

Spacklingsjobb kan göras på ett otal olika sätt. Detta exempel ger dig en indikation på olika moment som kan ingå i spacklingsjobbet. Den här typen av spackling är nödvändig om du har fått en köl- eller roderskada eller om du vill ändra eller förbättra kölprofilen eller uppfylla klassningsregler.

Först måste du tillverka profilmallar för kölens bas, mitt och topp. Såga till med sticksåg i plywood. När du avlägsnat all bottenfärg måste ytan torka. Du kan påskynda torkningen med varmlufts-pistol eller annan värmekälla.

Förbehandla metall

För att få bästa möjliga vidhäftning på metall är det viktigt med noggrann slipning för att rugga upp ytan och avlägsna oxidering. Rondellslip är ett bra alternativ.

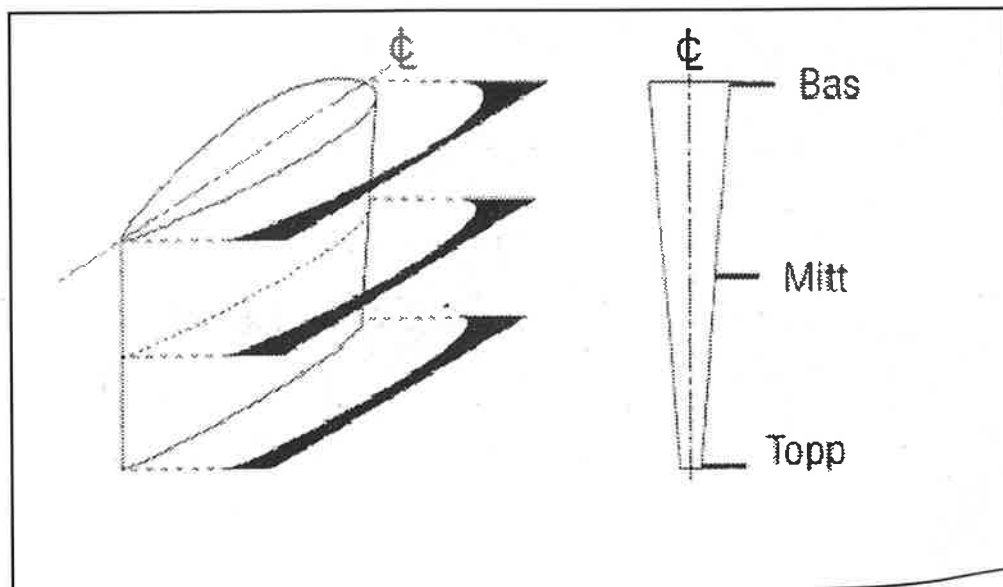
Tvätta sedan med Epiglass Förtunning och stryk därefter omedelbart ett skikt Epiglass mix för att förhindra återoxidering.

Aluminium, brons och bly som oxiderar mycket snabbt, kan slipas med våt eller torrslippapper doppat i Epiglass-mix. Lämna slipresterna på ytan för att härda.

Profilspackling av stora ytor

1. Slipa ytan med 60–80-papper
2. Tvätta rent med Epiglass Förtunning och låt ytan torka
3. Blanda en Epiglass-mix
4. Grunda ytan med en Epiglass-mix
5. Blanda i limpulver i mixen
6. Tillsätt spackelpulver och blanda till lagom konsistens
7. Stryk på spackelmixen så jämnt som möjligt med en spridare eller murslev
8. Använd en profilbräda för att forma spackelmixen till rätt profil. Profilbrädan skall vara så flexibel att den kan böjas så att följer skrovets kontur, men också tillräckligt styv för att ge en jämn profil. En 20–30 mm trälist eller ett PVC-rör är idealiska.
9. Slipa första med 120-papper och avsluta med 280-papper för att få bästa finish
10. Avsluta med att måla ytan. Läs mer om grundlackgrund och lackfärg i Metodhandboken.

Kontrollera profilen med mallarna, både när du bygger upp med spacklet och när du slipar. Ibland



är det nödvändigt att lägga på mer spackel och fortsätt att slipa tills man får rätt profil.

När profilen är klar skall ytan förseglas med ett tjockt skikt Epiglass-mix. Måla sedan Gelshield 200 och bottenfärg.

Arbetsschema

Dag 1: Förbehandla ytan och låt den torka ordentligt.

Dag 2: Grunda ytan med Epiglass-mix och låt den torka ordentligt.

Dag 3: Slipa till rätt profil. Försegla med Epiglass-mix.

Dag 4: Härdning.

Dag 5: Måla Gelshield 200 och bottenfärg.

Vi tackar International AB för tillståndet att använda

❖ Detta behöver du

- Plywood 3 mm till profilmallar
- Färgborttagningsmedel
- Slippapper 60-80 korn till förbehandling och profilslipning
- Spackelbräda För att sprida ut spackelmixen
- Lång slipbräda För profilslipning
- Epiglass Förtunning
- Epiglass-mix

materialet. En mer utförlig beskrivning av hur man kan använda Epiglass (Internationals Epoxi) finns i broschyr om Epiglass som du lämpligen hämtar i din båtutrustningsaffär.

Vatten i rodret

Ett vanligt fel på roderkonstruktioner är att det kommer in vatten mellan roderhalvorna. Det går att undvika med två dräna-gehål, ett uppe och ett nere som man kan tappa ur vattnet med.

Om vattnet tillåts komma in under som-maren så suger glasfibern upp vattnet ef-tersom den är helt oskyddad inne i rodret. Många roder har gått av på grund av det.

Gul gelcoat

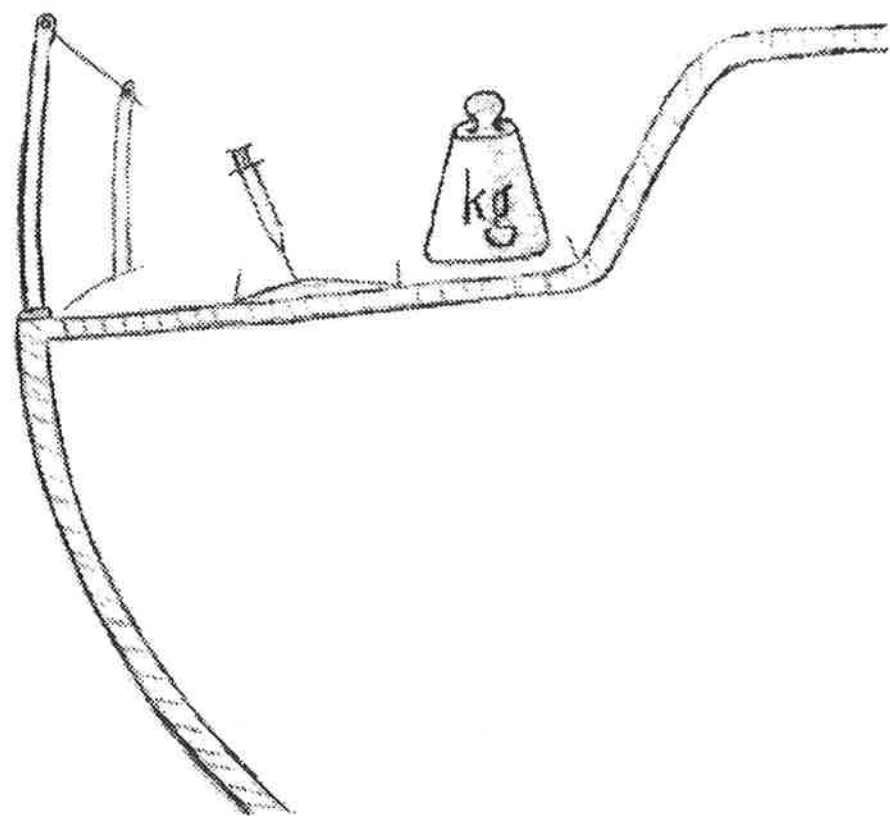
Om gelcoaten blir gul på ytan, kan detta ofta tvättas bort med en lösning av citronsyra.

Blanda 50 gram citronsyra i tre liter vatten. Stryk på och låt sitta på i en kvart. Tvätta av. Man vet inte vad gulfärgningen beror på, men förmodligen neutraliserar citronsyran något ämne i plasten.

NM båtepoxi-program för delaminerade däck

Ibland lossar laminatet från sandwichmaterialet och "böljar", gör då så här:

1. Borra hål i den lossade delen, diameter ca 4 mm, det bör ej vara mer än cirka 15 cm mellan hålen.
2. Skaffa en injektionsspruta eller oljekanna. Blanda NM Laminering 275 i lämplig mängd. Börja fyll i ett hål tills det kommer upp i nästa och så vidare (skydda mellan med tejp så att däckets ej sölas ned). Belasta nu däckets med till exempel lämplig sten, så att det blir plant med resten av däckets.
3. Låt härda i ett dygn och skär rent kring hålen och måla hålen med däckets färg. OBS! Kontrollera dels att det ej finns inestängt vatten, i så fall ta hål på baksidan, eller att epoxin rinner igenom någon spricka på undersidan.
4. Samma förfarande som ovan kan man göra med ett trädäck som lossat. Här använder man så kallade gipsskruvar i fogarna tills NM Laminering 275 har härdat, varefter hålen efter skruvarna fylls igen med NM Laminering 275.



Kolla roderbeslagen

Ett roderhaveri har inträffat i sommar, självklart när båten var utlånad.

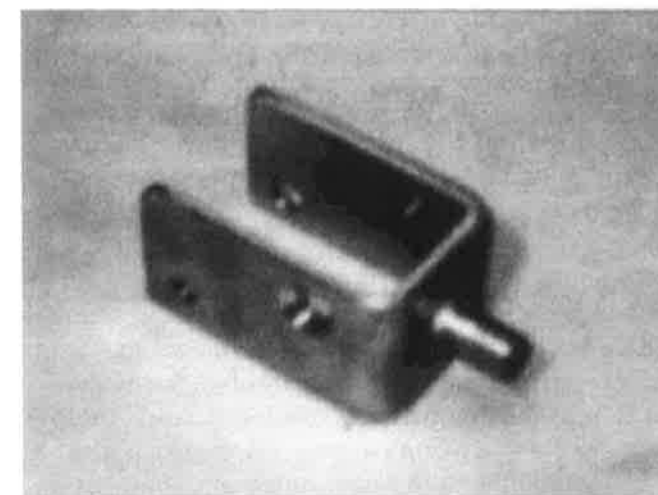
På de flesta roder består nedre roderbeslaget av ett U-format plattjärn skruvat i rodret i vilket en tapp är insvetsad. Denna tapp sticker sedan in i skäddbeslagets hål och är lagrad i en nylonbussning.

Vad som inträffade var helt enkelt att tappens gick av på grund av utmattningsbrott i väl infettad ledde även till att tappens hade sugit fast gott uppe i skäddan – blev enligt uppgift långt bad för att få ut den.)

Det kan således vara idé att plocka av rodret, putsa bort gammal bottenfärg och kolla efter sprickor.

Nya beslag finns att köpa hos Nimbus. Dock har såväl rodrens tjocklek som skruvhålens placering varierat genom åren, så man kan inte vara säker på att det nya passar rakt av

Det finns även roder där tappens utgörs av en inplastad rundstång. Här finns inget utmattningspåkänt ställe på samma sätt, så dessa bör klara sig bättre.



Motorfästen för utombordare

Ok, problemet är gammalt, men på förekomsten anledning förtjänar den för många dyrköpta informationen att upprepas:

De gamla snurrefästen, alltså de där snurran sitter på en konsol som kan höjas och sänkas i två skenor, har sina brister.

Konsolen kan lirka sig ut mellan skenorna eller fara ur uppåt i häftig sjögång. Detta är särskilt lätt hänt när nu konsoler och skenor har slitits under åren.

Jag känner till minst 4 fall där detta hänt. Senaste från i somras. Det bästa är att byta till annat fäste, men om detta inte låter sig göras så skall snurran alltid vara säkrad i en tamp, lämpligen runt akterpulpiten. Det kan den för övrigt gott vara även med nytt fäste. Är man snabb har man på detta sätt chansen att tom helt rädda snurran från att bli blöt...

Byta gummibälgen i S-Drevet

Ett par dagar före själva operationen töms drevet på sin olja. Bind en plastpåse runt för att kvarvarande oljedropp så mycket som möjligt ska rinna ur. Det blir ändå tillräckligt smetigt när man senare delar drevet.

När man så ska till: Montera inte bort gas och stopp-reglage. Bind upp dem mot babordsidan. Endast kallstartsreglaget lossas liksom fram/back manövreringen.

Tag nu bort bakersta motorfästet, skruvarna runt klämringen (den som pressar bälgen mot sitt säte) och de sex bultar som håller fast drevet vid motorn.

Det som nu hindrar motorn att tippa framåt/bakåt är avgasröret och drevets klockoppling i motoraxeln.

Be medhjälparen ta plats i ruffen mot motorn. Sätt in järnstången i de hål på var sin sida som finns framtill nederst på drevet ungefär där det nedersta paret 17 mm bultar suttit. Med denna på plats ska man sedan kunna ganska lätt hantera och styra drevet vid ur respektive isättning.

Lossa avgasröret från motorn.

Medhjälparen juckar nu med motorn från sitt

håll, du med hjälp av järnstången, drevet åt motsatt håll, bakåt uppåt. Lyft ur! Var rädd om sätet som bälgen ska täta emot.

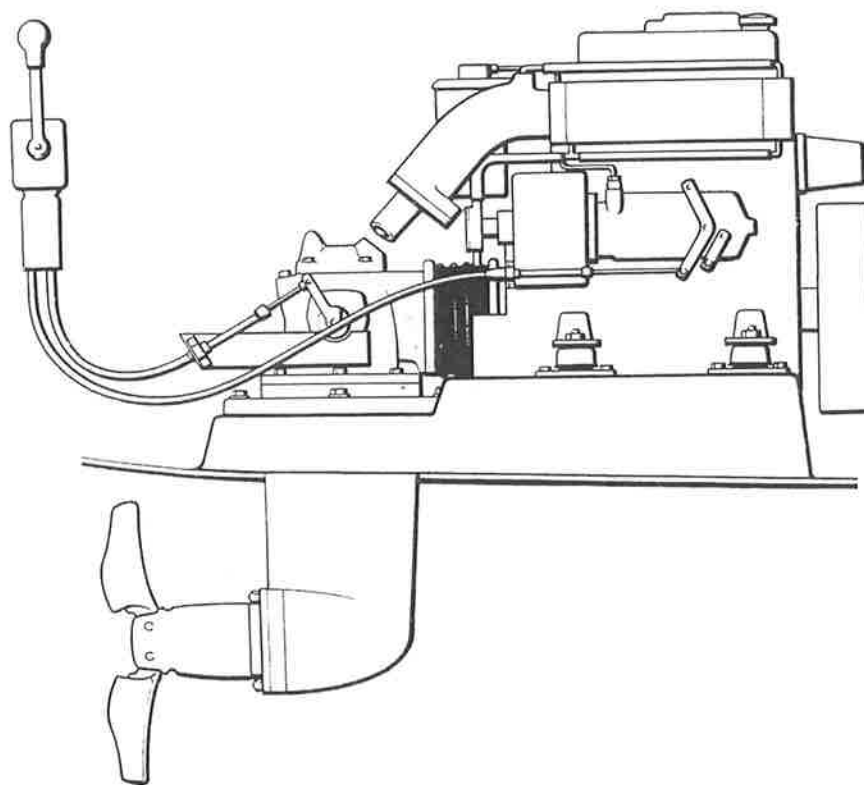
Med drevet (25 kg) på lämplig arbetsbänk: Lossa de sex bultarna på undersidan av bälgen. Dela drevet. Byt O-ringen mellan drevhalvorna. Gör nog rent det spår som den nya bälgen ska sitta i. Lägg bälgen i spåret. Sätt ihop drevhalvorna. Drag åter de sex bultarna med momentnyckel (4 kpm).

Kontrollera sätets jämnhet i båten. Lägg klämringen på plats på sätet. Stick ner drevet genom klämringen, jucka ihop det med motorn. Kräng den nya bälgen in under klämringen och se till att vulsten på bälgens ytterkant väl passar i klämringens spår. Skruva fast drevet vid motorn. Montera avgasröret. Skruva fast klämringen (2 kpm).

Så här långt klarar ni resten själva. Använd absolut inget fett eller tätningsmassa, säger man på Volvo.

Var heller inte lika nervös vid sjösättningen som jag var. Det håller tätt. Tänk på att klämringen pressar ihop bälgens tätningsvulst 2,5–3 mm mot sätet.

SVEN-ANDERS SALVÉN



❖ Verktyg som behövs

13 mm fasta nycklar och hylsor.
17 mm fasta nycklar och hylsor.
Diverse vanliga verktyg och en hylsnyckelsats.
Momentnyckel.
Järnstång högst 14 mm tjock och 30 cm lång.
En medhjälpare.

Tidsåtgång ungefär en dag från morgon till kväll.

Inombordarservice

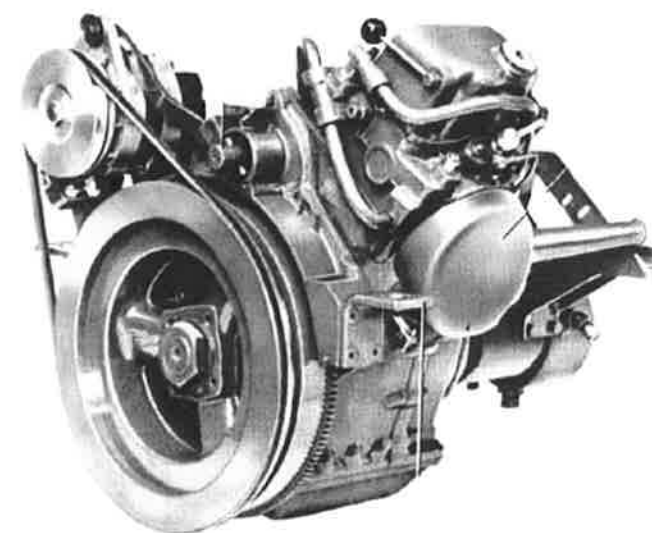
När jag köpte båten fick jag skötselrådet "Man rör inte en diesel som går". Det gjorde jag inte heller, men efter 13 år stannade den. Det visade sig att det hade blivit fel i bränslesystemet. Efter intensiva experiment med dieslets väg från tanken till cylindern fick jag till sist lyssna på den ideala MD-femman: "alltid start på första arbetslaget"

Bränslesystemet i Volvo Pentas MD-femman

Här följer en serie tips hur man servar MD-femmans bränslesystem, en del uppenbara och en del svårare att komma på. Det finns instruktionsböcker att läsa, men händer att tankeled fattas i deras förklaringar, kanske just det tankeled man behöver för att få motorn att gå. Detta ska ses som ett diskussionsinlägg. Andra Maxi77-skeppare med diesel i blodet är välkomna att höra av sig till Maxi77klubben med flera, bättre eller annorlunda tips.

Service, själv eller verkstad.

Insprutaren servas av verkstad. Det är viktigt att insprutaren öppnar vid rätt insprutningstryck och att ingen av de fyra mynningsarna igensatta av koks. Instruktionsboken rekommenderar service vart tredje år, men intervallet beror förstås av körsättet. Insprutaren löper risk att sättas igen om motorn går lite och sällan uppnår full arbetstemperatur.



Volvo Pentas slitstarka MD5.

Insprutningspumpen kan behöva servas av verkstad, men det är sällsynt.

Bränslepumpen, som suger diesel ur tanken och ger förtryck till insprutningspumpen, servar man själv. Membranet förlorar sin elasticitet med åren och måste bytas. Reparationssats finns. Om motorn måste snurra många varv innan den startar (fastän insprutaren är servad), ligger det nära till hands att tro att insprutningspumpen är ineffektiv, medan det i själva verket är bränslepumpen som ger för lågt tryck (förklarade Benny på Margreterundsvägen).

Bränslefiltret ska vara fräscht, så att dieslet passerar med minsta möjliga tryckförlust.

Vattenavskiljaren mellan tanken och bränslefiltret är en enkel glaskopp i somliga båtar. På grund av glasets tjocklek ser man inte säkert hur mycket vatten den innehåller. Bäst att tömma ibland, "hellre i hemmahamn än därute".

Inga läckor

Alla bränsleslangar ska vara av fräscht gummi. Vävomspunna slangar, som döljer sprickor i gummit, får inte finnas.

På min motor är den korta, vävomspunna slangen mellan bränslefiltret och insprutningspumpen kvar, men jag har omsorgsfullt smetat in och skulpterat den med permatex, så att den fått gummiytta.

Kopplingar som skruvas isär, förses med nya

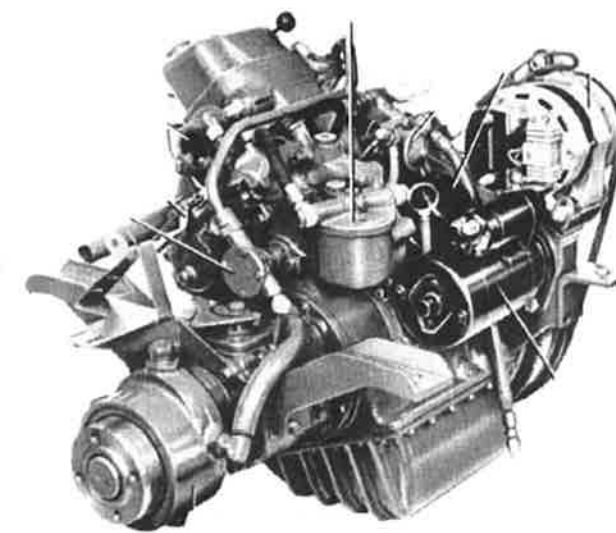


FOTO: VOLVO PENTA.

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från föregående sida.

packningar. Vis och nervös av tidigare luftsug permatexar jag alla ställen där slang sitter på nippel.

Tätningar av den gamla typen av bränslefilter med lös insats, ställer till ett fånigt problem. Höljet är en kopp fastdragen med en central bult underifrån mot ett lock. När man ska skruva ihop höljet, vill den smala packningen inte hänga kvar i spåret på lockets undersida och inte heller ligga kvar på kanten av koppen. En gång trodde jag mig ha pillat dit packningen, en tunn gummiring med kvadratisk tvärsnitt. Jovisst, men då var packningen tvisad.

Den självklara, säkra, men besvärliga metoden att sätta dit packningen korrekt är att skruva loss bränslefiltret från motorblocket och vända det med koppen upp och locket ner.

Efter att ha tillverkat mer än tio tusen motorer insåg Volvo Penta problemet och satte dit ett bränslefilter med utbytespatron, som oljefiltret i en bil.

Förskruvningen som håller glaset i den primitiva vattenavskiljaren är bräcklig. Bäst att sätta i en ny elastisk gummipackning och ge den lilla skruven en droppe olja, så att den kan pressa packningen det hårdaste jag kan.

Luftning

Vi antar att vattenavskiljaren är tömd och bränslefiltret bytt. Med bränslefiltrets luftningsskruv öppen pumpar man fram diesel med bränslepumpens tumgrepp, tills bränslet flödar utan bubblor.

Men pass på. Om man har lossat bränslefiltret på det sätt som beskrivs tidigare i texten, finns det luft i återledningsröret från insprutaren. Alltså måste man lossa återledningsrörets fäste på insprutaren och fortsätta pumpa med tummen, tills både bränslefiltret och återledningsröret är fylld med diesel. Ej omnämnt i instruktionsboken, publikation 2955, eller gör-det-själv-handboken publikation 3805.

Slangen till insprutningspumpen luftas genom luftningsskruven på pumpens inloppsnippel.

På senare MD-femmor med motornummer från 3809 (enligt instruktionsboken och gör-det-själv-handboken) finns en luftningsskruv på toppen av insprutningspumpen. Okej, använd den.

På tidigare MD-femmor finns ingen luftningsskruv på toppen av insprutningspumpen. Min motor med motornumret 10416 har en sådan insprutningspump. "Aj där fick jag en felaktig leverans av motor". Ett problem med sådan insprutningspump är att den kan gömma en liten luftbubbla ovanför kolven. Eftersom pumpen matar mycket lite diesel i varje kolvslag, kan verkan bli att kolven bara komprimerar luftbubblan i stället för att driva fram

bränsle.

Fyll insprutningspumpen på följande sätt: Skruva av det utgående tryckröret från pumpen. Sätt gaspådraget på fullt, så att pumpen matar maximalt. Lyft dekompressionshandtaget på cylindern, så att motorn snurrar lätt och kör motorn med startmotorn. Den förargliga luftbubblan försvinner vid full matning och diesel sprutar upp.

Detaljen med gaspådraget, glömd av instruktionsboken och gör-det-själv-handboken, påpekades av Benny på Margretelundsvarvet. "Vaddå, så gör man väl."

Skruva fast tryckröret på insprutningspumpen och lossa röret i andra ändan, vid insprutaren. Kör startmotorn tills diesel är framme vid insprutaren. Skruva till tryckrörsmuttern på insprutaren.

Nu startar MD-femman, eller hur? Triumfen "Alltid start på första arbetslaget" gällde sommaren 1995, när motorns temperatur vid start alltid var minst 20 grader. Det blir intressant att räkna startvarven under hösten och våren.

JOHN RUNDGREN, 2488

❖ Data MD5

Arbetsätt:	4-takts dieselmotor med direktinsprutning
Propelleraxeleffekt:	5,5 kW vid 2500 r/m
Cylinderantal:	1
Slagvolym:	0,443 dm ³
Vikt inkl s-drev:	128 kg

Råd för dej med MD5 inför vintern

Detta gör du med din Maxi innan du tar upp den ur sjön: Varmkör motorn. Pumpa ur all olja ur motor och backslag. Använd oljelänsypump. Byt oljefilter. Fyll motor och backslag till rätt nivå med Volvo Pentaolja. Smörjsystemet är klart för drift till nästa säsong.

Tappa ur bränslefiltret. Lossa bränslepumpens böjliga sugslang från bränsleledningen och stoppa ned änden i en burk med 1/3 Volvo Pentaolja (alternativt konserveringsolja) samt 2/3 dieselbrännolja. Lufta ur bränslesystemet. Låt motorn gå på snabb tomgång i 10 minuter. Stoppa motorn. *Finns elektrisk bränslepump i bränslesystemet måste denna kopplas ifrån innan motorn startas.*

Detta gör du med motorn då båten är på land:

Tappa ur kylvattnet ur motorn och backslag. Stäng sedan alla kranar. Sätt tillbaka avtappningsproppen i backslaget. Lossa backslagens sugledning från backslaget. Anslut en slang och stoppa ner den fria änden i en spann med färskvatten. Ordna med på fyllning i spannen och kör motorn på tomgång i 5–10 minuter, så att den genomspolas av färskvatten. Kolla så det inte stänker i närheten av avgasutsläppet.

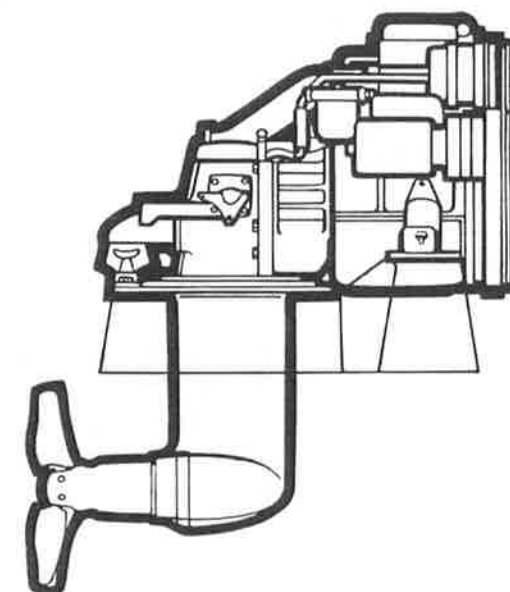
Tappa ur allt vatten ur motor och backslag. Stäng samtliga avtappningsställ. Balanda 15–20 liter färskvatten med 1 liter rostskyddsolja. *Vatten först och sedan olja.* Alternativt en köldbästing 30 procentig glykolblandning. Stick ner slangen i blandningen. Starta motorn och låt den gå till blandningen är slut. *Vattenpumpen tål inte att gå torr.* Om rostskyddsblandningen inte ger något frys-

skydd måste den tappas ur. Demontera locket på kylvattenpumpen. Kontrollera att impellern är hel. *Dra ej ut impellern om den är oskadad.* Demontera insprutaren och lämna in den för kontroll och engörning hos en dieserverkstad.

Spruta in Volvo Pentaolja i cylindern. Vrid runt motorn några varv med startmotor eller vev. *Förhindar oljestänk.* Montera insprutaren utan att dra fast den slutgiltigt. Den ska tas bort igen före sjösättning.

Rengör motorn och drev utvändigt. Måla över skavda fläckar med orginalfärg. Spraya elsystemets komponenter och alla reglage med fuktavvisande spray.

Ta ur batteriet. Detta behöver underhålladdas för att inte bli förstört.



Att hålla md-femman torr

Volvo Pentas encylindriga V-motor får i somliga båtar en pöl av smörjolja under sig. Jag har torkat upp om och om igen, under flera år, utan att komma på var det läckte. Men motorn gick och gick och jag vande mig. Ända tills en riktig dieselgubbe rådde mig att känna med fingret under oljetrycksgivaren när motorn gick. Givaren sitter på framsidan av cylindern, på 240 mm avstånd från svänghjulets centrum.

Mycket riktigt, där var läckan. Inte så konstigt förresten, för oljetrycksmätaren ska täta för 4–5 kp/cm² oljetryck när motorn går på fullvarv. Ny oljetrycksgivare för 126 kr (år 2001) och torr motor.

Monteringen kräver försiktighet. Givaren har

❖ Billigare avgaskrök

När avgaskröken rostat sönder på MD5an så går det att köpa en rostfri från Swenautic i Västra Frölunda, telefon 031-28 80 00 i stället för att köpa en av gjutjärn från Volvo Penta.

formen av en 25 mm mutter och skruvas fast med en ynklig konisk 8 mm gänga. Lätt att dra sönder. Jag tvättade gängan i cylinderblocket med bensin för att torka ur befintlig olja. Smorde sedan med locktite på skruven och drog måttligt.

JOHN RUNDGREN, 2488

Läckage vid gummilist

Från början bör påpekas att man bör vara helt säker på att det läckage man har, härrör sig från sammanfogningen mellan skrov och däck innan man gör det relativt omfattande ingrepp som jag gjorde.

Jag tror nämligen att det är vanligare med läckage vid rutorna. Vatten har en förunderlig förmåga att kunna tränga in i små håligheter och det är ofta väldigt svårt att lokalisera varifrån det verkligen kommer. För min del var det helt uppenbart att det var just vid gummilisten som det läckte.

Jag började med att lossa och vränga av listen.

Sen tog jag bort en massa trasiga popnitar och sågade upp ett spår med cirkelsåg i skiljet mellan skrov och däck.

Efter slipning och rengöring fyllde jag det uppsågade spåret med 2 komponents flexibel tätmassa.

Jag kompletterade med ca 80 nya popnitar runt om och målade sen utanpå alltihopa med 708-färg.

Till sist återstod att sätta tillbaka gummilisten. Jag

blev rådd att lägga listen i varmt vattenbad före montage. Men det är inte så lätt att hitta så stora vattenkar som fordras, dessutom så kyls listen ned fort när man monterar den, i varje fall som det såg ut i våras, när man höll på som bäst.

Jag gjorde så att jag satte båten i sjön utan listen monterad och använde sen rep, pollare och vinschar för att få den på plats igen. Det gick men var ganska besvärligt.

I sommar har jag haft rika tillfällen att kontrollera om det verkligen blev tätt. Nu är det faktiskt så att jag kan sitta inne i båten och höra regnet trumma på rutor och däck utan att det rör mig det minsta, det känns bara hemtrevligt.

LENNART O, 130

Ruttätning

Frågan om ruttätning har bland annat varit på tapeten. Det är här viktigt att rutorna tillåts flexa en aning. Om de inte redan är delade i två halvbor bör detta göras. Likaså tie-rods är strikt rekommenderat att montera om detta inte är gjort.

Sedan är den vedertagna metoden att montera rutorna med så kallad butyltape, som levereras på pappersremsor i rulle. De flesta tillhandhåller den gråa varianten men försök få tag i svart eftersom den grå "lyser igenom" den mörka plexin. Lagg sedan på dessa remsor runt rutan ca fem mm från kanten och tryck fast (den väl avfettade) rutan mot (den likaledes välavfettade) ruffsidan. Dra sedan skruvarna måttligt hårt. Rutan skall fortfarande ha spelrum mot ruffsidan.

Nu till finalen

Runt rutans överkant förseglar vi med svart sika-flex så att vatten ej blir stående i spalten. Varför inte skipa detta och lägga butyltappen jäms med rutkanten i stället undrar kanske en och annan?

Jo, i sommarsolen mjuknar butylen, tränger ut och lämnar svarta fläckar på genua, gajar, fendor etc.

Sedan är det bara att lugnt luta sig tillbaka i salongen, smutta på singelmalten och låta regnet smattra.

Reparera avbärarlisten

Mindre skador på listen kan återställas genom att släta till en nötningsskada med ett strykjärn (använd ett gammalt strykjärn då PVC kan fastna på strykjärnets sula).

Större skador kan klaras genom att byta ut den skadade listbiten och smälta ihop den gamla och den nya listen och sedan snygga till med strykjärn enligt ovan.

Själv hade jag köpt originalet genom Pelle Pettersson AB i Saltsjöbaden (*Nimbus Maxi Västra Frölunda. red anm.*) och den listen var två meter för kort.

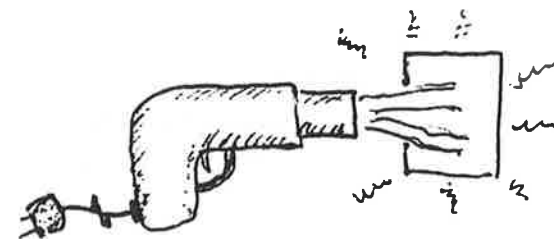
Vid kontakt med fabriken uppgavs att listen skulle värmas i 70 gradigt vatten och sedan sträckas ut de två meter som saknades. Detta var omöjligt att klara utomhus.

När jag monterade listen använde jag mig av bårens vinschar för att sträck upp listen samtidigt som jag värmden med varluftpistolen.

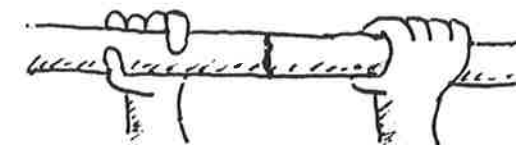
Jag sträckte listen 40 cm och den sitter nu på utan några problem.

Eftersom det saknades ca 2 m skarvade jag den nya listen med 1,5 meter av den gamla listen.

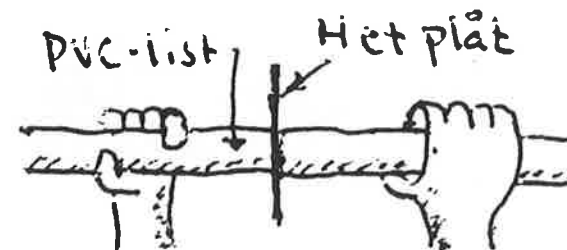
JAN HELIN/BO ÖSTLUND, 2498



En plåtbit upphetas t.ex. med en värmepistol, gasolbrännare eller dylikt.



Den varma plåten avlägsnas och de två liständarna pressas mot varandra under några minuter.



PVC listen två ändar pressas mot den varma plåten tills plasten börjar smälta.



Fogen som nu är lika stark som listen i övrigt snyggas till med ett strykjärn. OBS det är viktigt att plåten är riktigt varm så att PVC-plasten börjar att smälta.

Så reparerar du skadorna på din Maxi

Trots att glasfiberarmerad plast är starkt kan den skadas, men som väl är går den i regel att reparera.

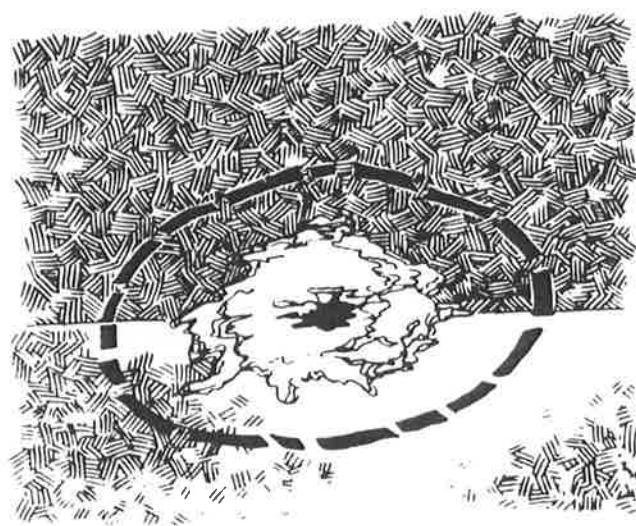
Och de reparerade ytorna återfår normalt sina ursprungliga genskaper.

Detta behöver du

För reparation av mindre laminatskador behöver du glasfibermatta, polyester, hårdare, lösningsmedel (till exempel acetone), slippapper eller rondellslipmaskin, pensel, aluminiumplåt, skruvmejsel, bormaskin, plåtskruvar, kniv eller spackel-spade samt maskeringstejp och kraftig plastfolie för avmaskering av skadan.

Tänk på detta innan du börjar

Styrkan och kvaliteten hos den lagade båtdelen beror till stor del på behandlingen av ytan. Renheten hos den yta som ska lagas. Tillräcklig överlappning av laminatskiktet samt dess tjocklek. Så du bör noga läsa fabrikantens rekommendationer beträffande blandning och applicering av erforderliga hartser etc. för lagningsändamål.



Ringa in skadan med en spritpenna eller dylikt.



Skadan avmaskas genom att plastfolien påtejpas enligt figuren. Därefter fasas kanten in mot hålet med rondellslipmaskin eller slippapper. Den fasade kanten skall vara minst 5cm bred.

Skilj på laminatskador och ytskador

När större laminatskador uppstått som till exempel stora hål i laminatet eller att det delvis har krossats så bör fackman anlitas. Är skadan liten kan man reparera den själv enligt arbetssättet nedan. Mindre skador av den här typen innebär inget risk för att båtens hållfasthet eller övriga egenskaper ska försämrast.

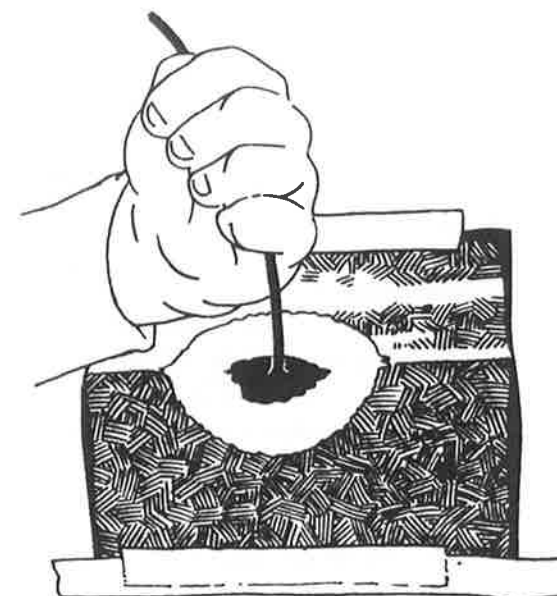
Till ytskador räknas mindre skador i gelcoat-skiktet. Dessa är helt ofarliga och betraktas bara som skönhetsfel.

Tänk på arbetsmiljön

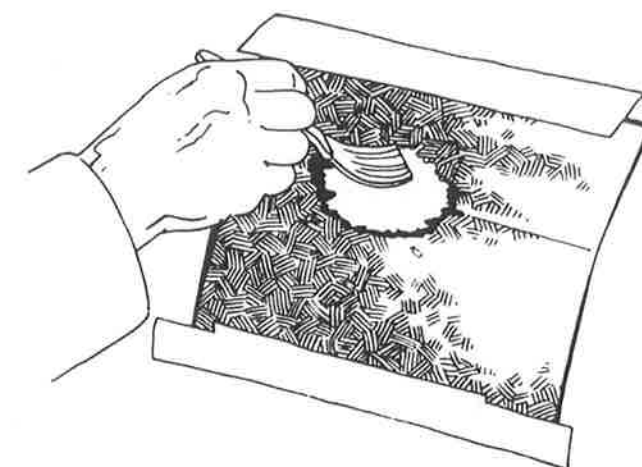
Glöm inte att bära skyddsglasögon och andningskydd när du arbetar med rondellslipmaskin.

Lamineringsarbetet måste utföras i väl ventilerade utrymmen. Tänk också på brandfaran vid hantering av lösningsmedel och hartser.

Var försiktig med överbliven blandning av polyester och hårdare. Det kan självantändas om den kommer i kontakt med t.ex. trassel eller lösningsmedel.

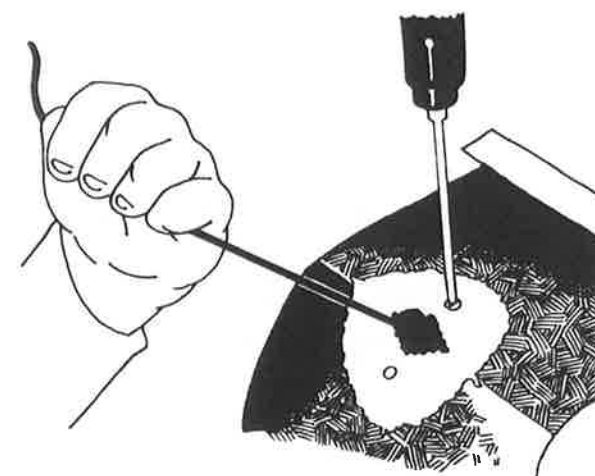


Den tunna aluminiumplåten sticks in genom hålet så att den hamnar på insidan. Med hjälp av ståltråden som är fäst i plåten formar du den efter skrovets kurvatur och håller den i läge.



Använd pensel, stryk ett lager polyester direkt på de slipade ytorna. Lagg en glasfibermatta på skadan. Genomfukta mattan med hjälp av penseln (stöppling). Fortsätt på samma sätt med flera glasfibermattor tills önskad tjocklek uppnåtts.

När laminatet härdat skall ytan slipas ned till ca 0,5mm under skrovets nivå. Därefter skall gelcoat-skiktet läggas på. Hur detta går till kan du läsa om under avsnittet "Så reparerar du ytskador på din Maxi"



Plåten skruvas fast i skrovet med två plåtskruvar. Skruva i den fasade kanten. Tvätta den nedslipade ytan med ren acetone så att alla lösa partiklar försvinner. Riv lagom stora glasfibermattor som passar det slipade området. Bitarna klipps till så att de successivt överlappar varandra. Ett lager matta ger en laminattjocklek på 1mm.

Så reparerar du ytskador på din Maxi

Plastbåtar är lättskötta men inte underhållsfria.

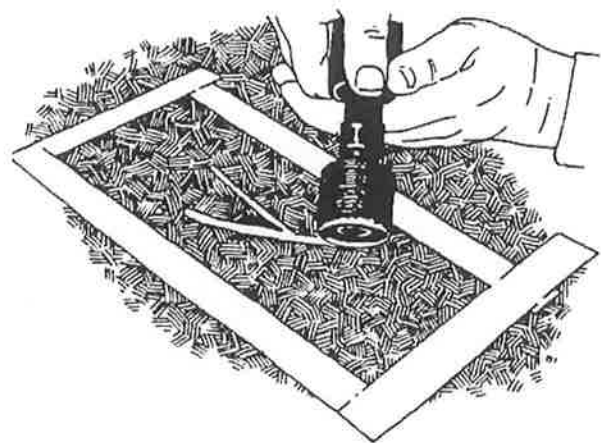
Minst en gång om året bör du tvätta, vaxa och polera din båt.

Du tvättar din båt med båtvtätmedel anpassat för plastbåtar.

Polera ytorna över vattenlinjen med valfri rubbing utan silicon.

Under vattenlinjen

För att förhindra beväxning i olika former måste du behandla båten med någon bottenfärg. Hör med dina båtgrannar om vilken färg de använder och om de är nöjda med beväxningsskyddet. Följ instruktionen nog på burken för bästa resultat.



Med slipstiftet eller slippappret tar du upp en U-formad fog längs rispan / runt hålet. Tag bort flagiga kanter. Slipa därefter med sandpapper 100-200 ett område som är 10-15 cm större än själva skadan.

Tejpen runt skadan är till för att hindra vaxavlagringar och smuts att komma i kontakt med själva skadan. Tejpen läggs runt skadan en bit innanför det slipade området.

Ytskador

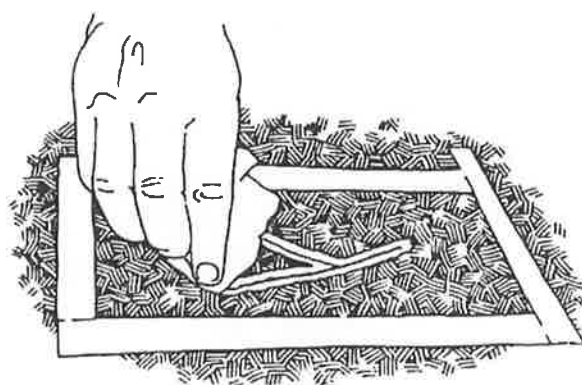
Mindre skador i gelcoatstaket kan bestå av att små gelcoatbitar som lossnat från glasfiberlaminatet, repor i gelcoatet och spindelliknande sprickbildningar efter slag.

Gemensamt för denna typ av skador är att de är helt ofarliga och bara räknas som skönhetsfel.

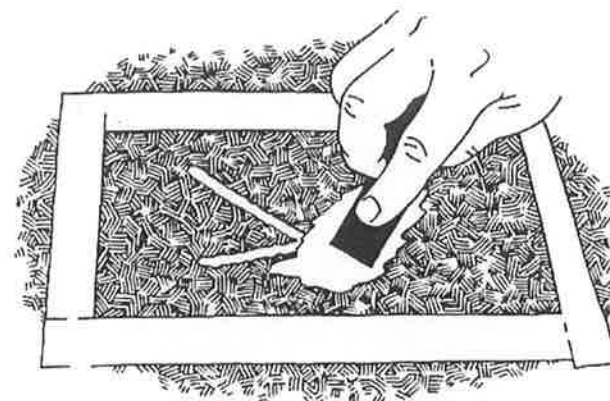
Reparation av gelcoatsskador behöver inte nödvändigtvis utföras omedelbart. Välj lämpligt tillfälle, t.ex. då du tar upp båten för vinterförvaring.

Detta behöver du.

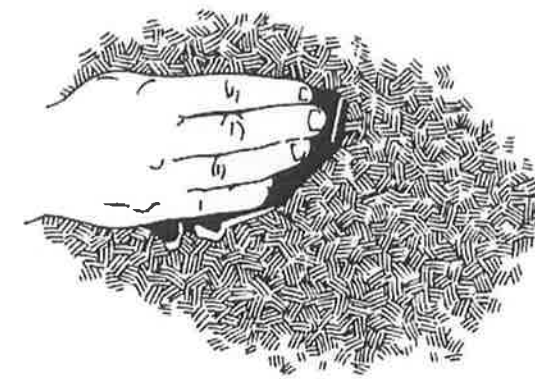
Vid lagning av ytskador behöver du lösningsmedel, bormaskin med cylindrisk slipstift eller smärgelmanschett, slippapper, topcoat, härdare, blandningskärl, spackelspade, polermedel, trassel och pensel.



Torka bort slipdammet och rengör ytan med aceton.



Blanda topcoat och härdare (eller gelcoat tillsatt med 2 procent vaxlösning). Stryk på denna blandning med pensel över den skadade ytan. Var noga med att trycka ner blandningen ordentligt så att luftbubblor pressas ut. Fyll rispan, repa eller hålet och dess omgivning så att fyllningen når 0,5-1,5 mm över ytplanet. Följ noga fabrikanter rekommendationer.



Avsluta reparationen genom slipning med torrt sandpapper med en kornstorlek av cirka 200. Slipa ner ytan till samma nivå som det övriga skrovet.

Avlägsna nu tejpen och vattenslipa med våtslappapper 600 eller finare. Efterslipa med någon rubbingpasta. Slutligen polerar du med siliconfritt polermedel.

Har du nu följt våra instruktioner och den bruksanvisning som finns med i reparationssatsen så får du en ytfinish väl i klass med det övriga skrovet.

OBS! Laminatskikt med en tjocklek av över 3 mm som påförs i ett arbetsmoment stelnar fortare (följ tillverkarens rekommendationer). Slipningen bör ej påbörjas förrän efter ca ett dygn.

Det är viktigt att hålla vinscharna rena

Minst två gånger per säsong bör du plocka isär vinscharn. Torka bort allt gammalt fett och smörja in delarna på nytt med Barlow-fett eller annat vattenbeständigt fett.

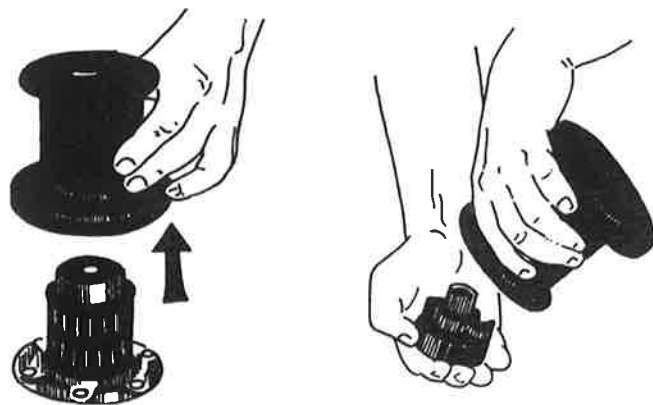
Likadant gör du vid vinterupptagningen. Men då tvättar du också med fotogen. Låt sen vinscharna ligga isär under vintern. Bara något infettade. Och innan sjösättningen smörjer du in dem igen och monterar ihop dem.

Vinscharna på Maxi 77

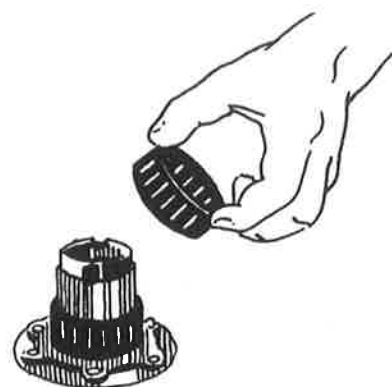
En sexkantsnyckel och hållare följer med varje båt. Med dem lossar du centrumskruven i topphylsan.



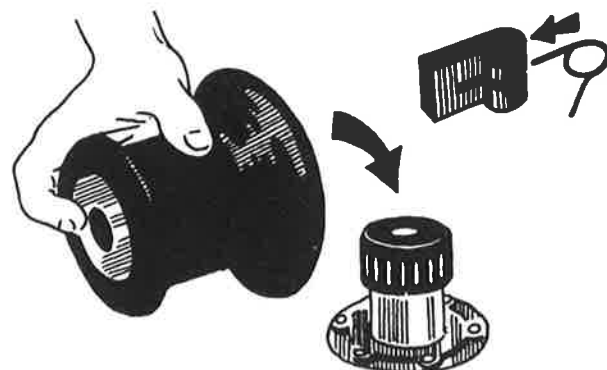
Lyft först av själva kåpan. Därefter vänder du kåpan uppochner i din hand och frigör försiktigt topphylsan. Gör det försiktigt så inte fjädrar och spärrhakar flyger isjön.



Kläm ihop fjädrarna på spärrhakarna så de lossnar. Lyft av lagren. Vinschen är helt isärtagen.

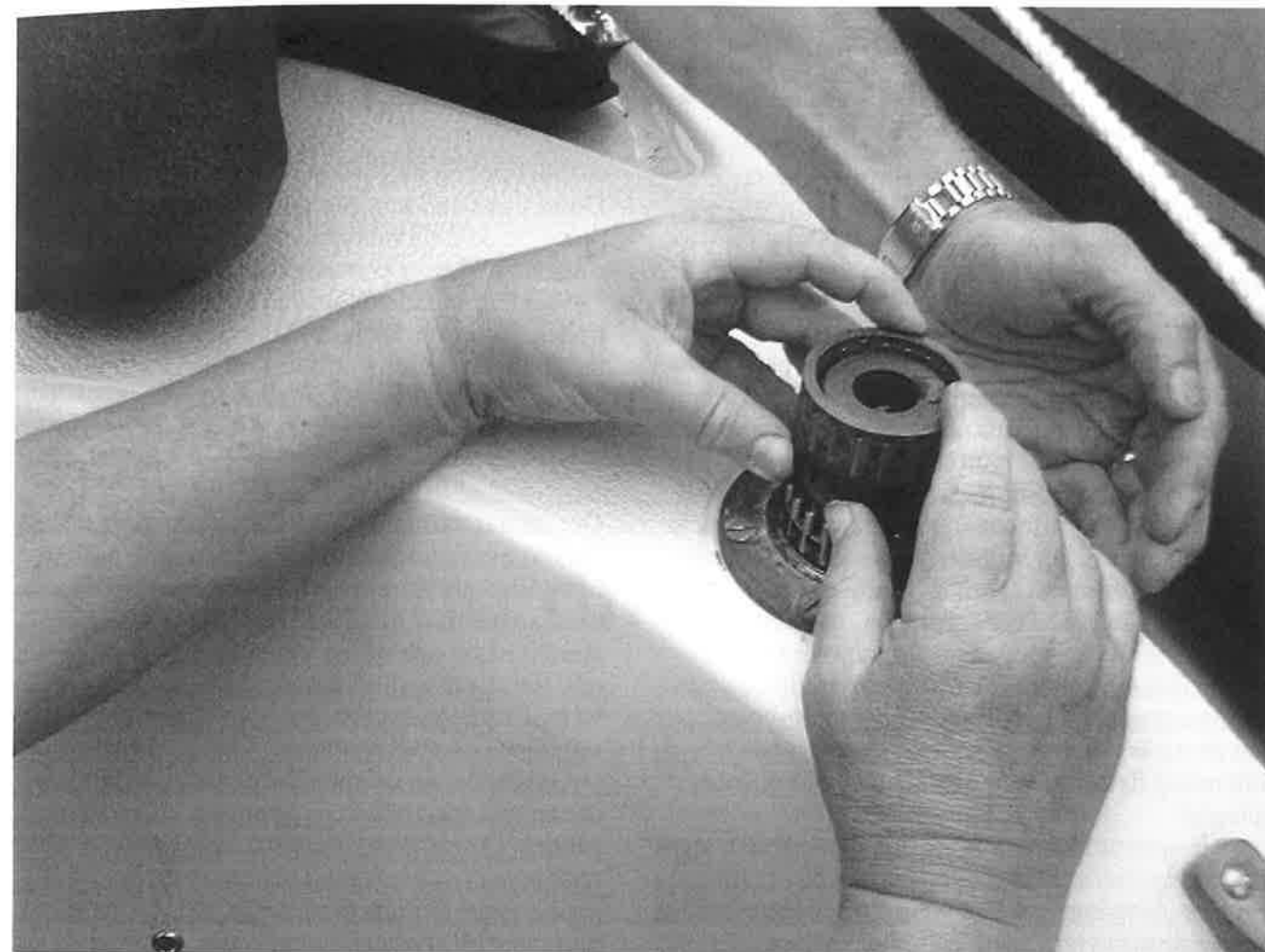


Gör rent noggrant. Även inuti kåpan. Saltvatten, fett och aluminiumavlagringar från trumman bildar en tjärliknande massa. Får den massan sitta kvar, kan vinschen en dag sluta dra runt, när du ska skotta.



Vid monteringen är det viktigt att fjädrarna i spärrhakarna sitter rätt. Annars kan inte backspärren fungera. Titta på bilden.

Placera ett lager runt spärrhakarna på toppen av vinschfoten. Och ett lager i kåpan. Tryck ner topphylsan i kåpan och håll ett par fingrar på den, när du sakta för ner kåpan över foten. Skruva fast centrumskruven.



Försiktigt så inget faller i sjön

FOTO: FAYSAL ELADHARI

För Reservdelar till Barlow vinschar kontakta:

THE AUSTRALIAN YACHT WINCH PTY. LTD.
4 Narang Place
St MARYS N.S.W. 2760 AUSTRALIA
phone: +61 2 9623 2448 fax: +61 2 9623 2265
email: winches@attglobal.net

<http://www.arco-winch.com/>

De skickar gärna delar till Sverige och är inte särskilt dyra. Jag köpte nya spärrar och fjädrar till två vinschar för några år sedan (2001) och betalade under 200 kr ink frakt.

FREDRIK JOHNSON, 1999

Att byta elsystem

Det gamla systemet rivs för att dra nytt. Det är fritt fram att spara så mycket man vill av det gamla systemet, men det kan vara lämpligt att byta allt material för att få en så god funktion som möjligt.

Det finns två varianter beroende om din båt är utrustad med en eller två garderober. Den modellen av 77:an med en garderob har en plus-slinga som går från huvudströmbrytaren till en säkringspanel i garderoben på styrbordssidan och sedan vidare till nya panelen vid ruffnedgången. Från denna panels jordskena går sedan minus-slingan tillbaka till batteriet via jordskenan i garderoben.

På nya båtar med två garderober går dessutom en extra slinga från huvudströmbrytaren till säkringspanelen i babordsgarderoben och tillbaka från samma garderobs jordskena. Vi ber er observera att det är starkt rekommenderat att lanternornas manövrering flyttas till den nya panelen vid ruffnedgången.

Den som vill vara extra snitsig delar även in styrbordsslingan i två. En slinga som går huvudströmbrytare-nedgångspanelen-batteri och en som går huvudströmbrytare-styrbordspanel-batteri.

På ritningen sitter batteriutrymmet för om toaletten. Se till att batteriet är ordentligt fastspänt. Något som underlättar i båten är att installera

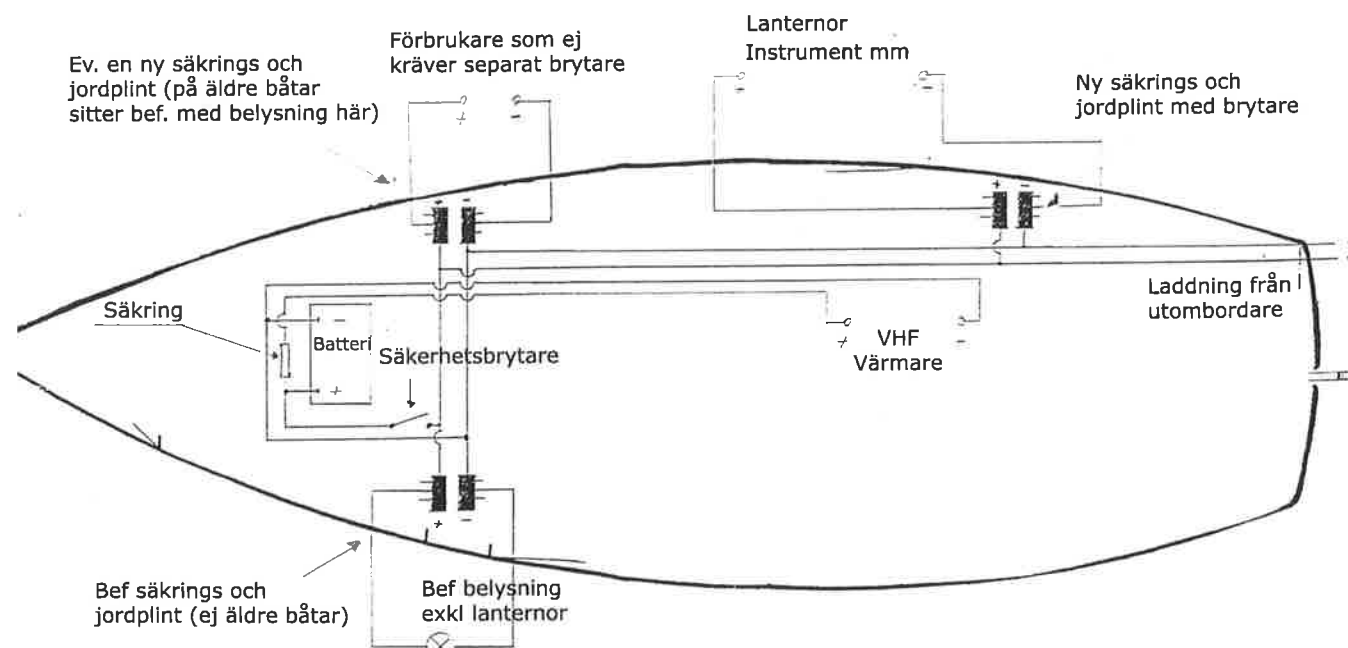
snabbkoppling till batteriets anslutningskablar. Dessa finns att köpa i de flesta båttillbehörsaffärer. Smörj in polerna med polfett för att undvika oxidering och förbättra kontakten till kabelskon.

Vi rekommenderar att du lägger in elrör under kojerna och drar kablarna i dessa. Se till att samtidigt dra en tunn nylonlina som du sedan kan använda för att dra en eventuella nya ledningar. *Snåla inte på kabelarean.*

Förbi huvudströmbrytare

Om du har värmare eller VHF ska dessa läggas på separat avsäkrade ledningar som *inte* ska passera huvudströmbrytare. Detta av säkerhetssjäl eftersom värmaren kan behöva kylning även efter det du lämnat båten och stängt av strömmen. När det gäller VHF ska den alltid fungera utan att du ska behöva tänka på sådana saker som huvudströmbrytarens läge i en nödsituation.

Om du har en utombordare med laddning kan denna anslutas till den nya panelen vid ruffnedgången. (Kontrollera först med handboken om du behöver koppla in en likriktare. De flesta moderna motorer lämnar redan likström ur sitt urtag.) Anslut motorns pluskabel till styrbordsslingans plus. Lämpligen vid nya panelen. Detsamma gäller för motorns minuskabel, fränsett att denna givetvis ska anslutas till jordslingan i systemet.



Lite praktiska tips

Använd lödfria anslutningar som presskabelskor. Använd gärna den bättre typen av kabelskotång, den som inte släpper taget förrän man uppnått rätt tryck.

Man kan täta en klämd anslutning med lite Tec-tylspray.

Förbrukare med egen till- o frånknapp, behöver ingen ytterligare på el-panelen, utan dras via säkringsdosan.

Om man har kraftiga förbrukare, som endast används mycket kortvarigt, kan dessa kopplas direkt till batteriet (vid sidan om huvudströmbrytaren), förutsatt att de har egen till o från förstass.

Lite samband

Elektricitet är ett energislag som kan utföra nyttigt arbete.

$$\text{energi} = \text{effekt} \times \text{tid} = \text{arbete}$$

$$\text{effekt (W)} = \text{ström (A)} \times \text{spänning (V)}$$

För den som vill veta mer så finns boken "Ström ombord" av Jon Winge, Nautiska förlaget.

Så sköter du dina kapell

Det går bra att tvätta kapellen i tvättmaskin. För ett kapell på 10–20m² går det åt 30 liter vatten.

Tvätta i 15 minuter vid 40 grader. Använd tvåflingor. Ej syntetiska tvättmedel. Skölj två gånger i 40 gradigt vatten. Därefter en gång i kallt vatten. Neutralisera kapellet med ättiksyra, 2 gram/liter vatten i ungefär 5 minuter. Avsluta med sköljning i 3 minuter i kallt vatten.

Ominpregnering

4,5 kilo impregneringsmedel till 30 liter vatten. Värm till 40 grader. Låt maskinen gå i 10 minuter. Töm maskinen utan att skölja. Låt kapellet rinna

av före torkning i torktumlare. Centrifugera inte. Torktid 30-40 minuter i max temp 120 grader. Låt kapellet svalna så slätt som möjligt.

Enklare ominpregnering

Pensla på impregneringsvätskan när kapellet sitter uppspänt. Detta förutsätter uppehållsväder tills kapellet torkat. Skölj däck efter impregneringen, då spilld impregneringsvätska kan göra däck halt och tillfälligt fläckigt.

Byte av mantågslina

Många båtar levererades med mantågslina av Parafil med skruvade ändstycken. En del båtar har den som undre mantågslina och en del som övre.

Här går vi igenom hur man byter den mot en ny och fin. Eftersom vi tänkt montera mantågsnät så passade vi på att göra detta samtidigt, då man ändå var tvungen att ta bort mantåget.

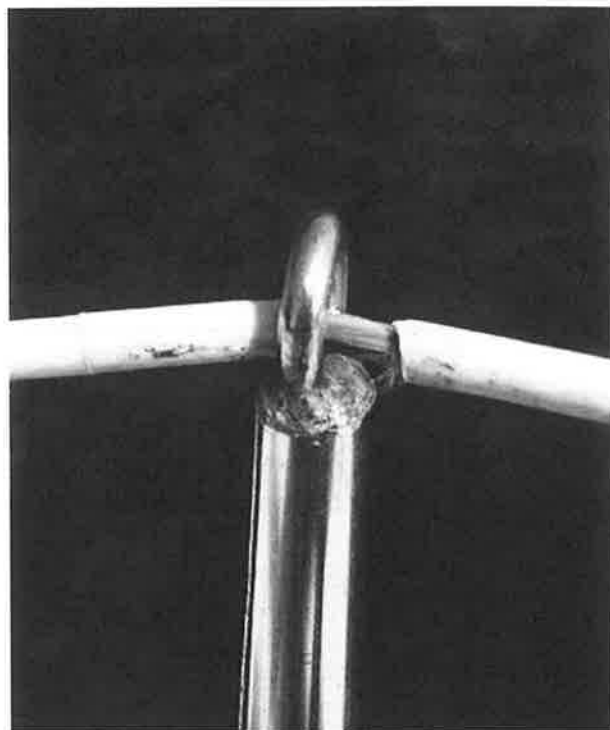
FREDRIK JOHNSON, 1999

❖ Materialåtgång

Parafillina, cirka 18 meter. Mät innan och köp någon meter extra för att vara på den säkra sidan.



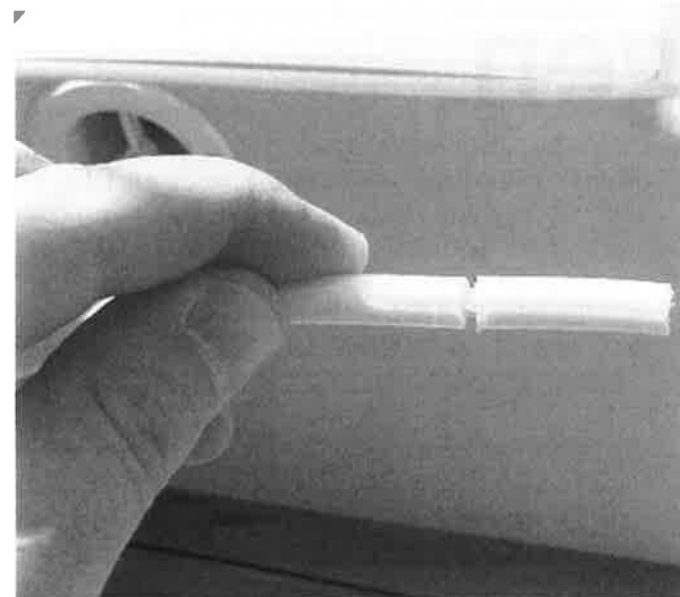
Koner till ändstycken. Finns bara hos Hjermans. Jag letade i samtliga andra tillbehörsbutiker men de sålde endast helt nya ändstycken!



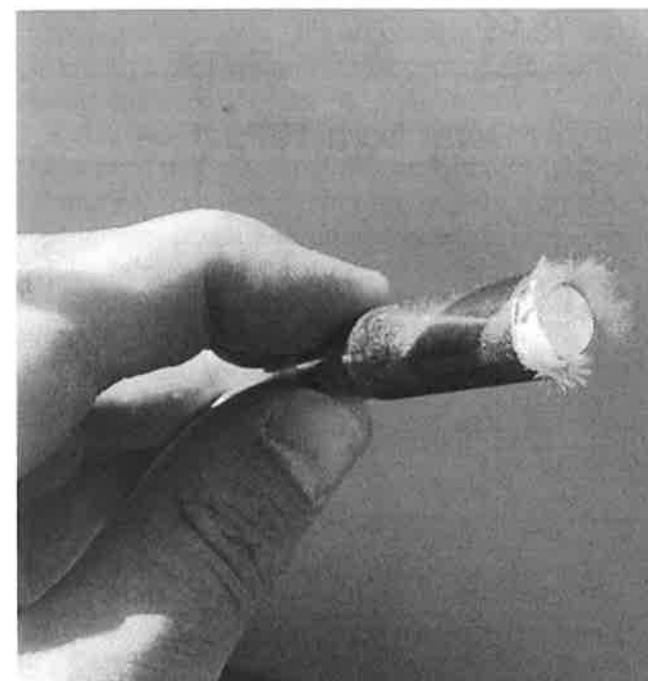
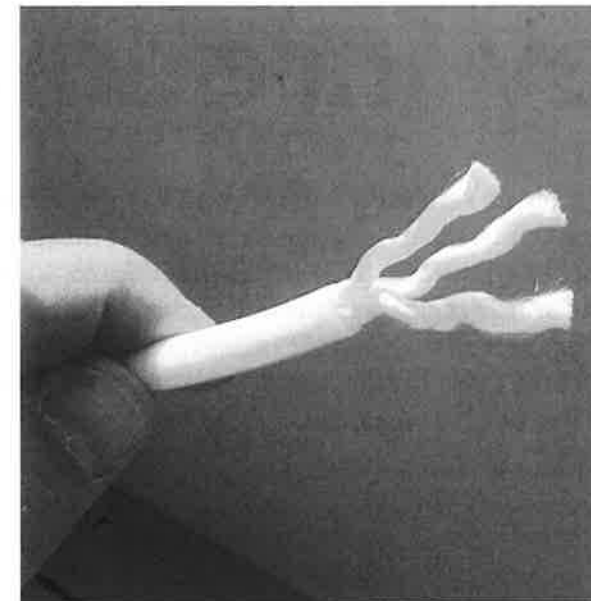
Så här fula var linorna på vår båt!



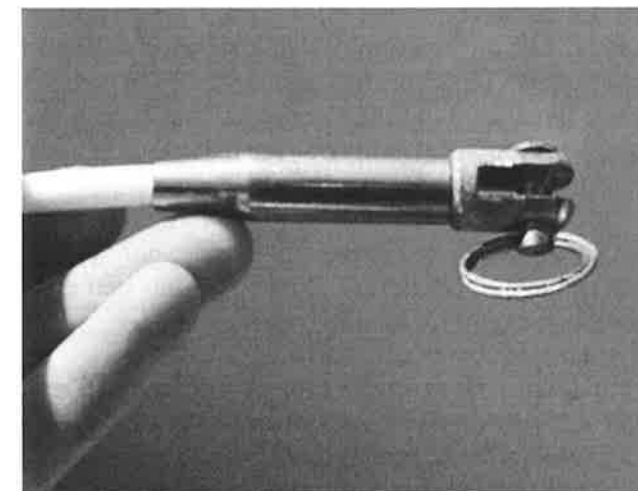
Efter att skruvat isär ändstycket borrar man ur den gamla plastkonan.



Skala Parafillinan något längre än vad de nya konorna är.



Pilla in linan i ändstycket och skjut i konan. Se till att du har lina runt hela konan.



Färdigt i ena änden. Glöm inte att du måste montera ena ändan efter du trätt linan igenom mantågsstöttorna, annars finns det inget sätt att få tillbaka mantåget på plats.

Förstärka infästningen av inredningen

Under de senaste vårens bottenbehandlingar har jag observerat smärre sprickbildning i form av "solar". Har lokaliserat dessa solar till området där basinredet bildar 90° hörn längst fram i toalettutrymmet. I våras upptäcktes även längsgående sprickor bakåt som följer nederkanten på kojsidorna.

Känns som om det börjar bli dags att göra något. Hur har det då blivit så här?

Min båt är av den äldre sorten, före 1975. Dessa båtar är byggda utan prefabricerad innermodul. I stället är basinredet uppbyggt av plywood som plastats fast i skrovet. Denna byggprincip fungerar alldeles utmärkt om den utförs rätt. Tyvärr tycks man ha haft lite bråttom och nöjt sig med att laminera fast den lättåtkomliga utsidan mot skrovet. Den böjiga insidan "inne i kojerna" har man hoppat över. Resultatet är att en vass plywoodkant här vilar direkt mot skrovets insida.

Under de 30 år som gått har det blivit en och annan kraschlandning i krabb sjö, och det har väl med tiden tagit ut sin rätt. Skrovet bågner inåt en aning och bryter till runt plywoodkanten.

Även vissa båtar efter 1975 ska ha drabbats. (I alla fall om de skumpat runt på Väneren ...) Dessa är uppbyggda på ett annorlunda sätt, men grundproblemet verkar även här vara att kojsidan inte är tillräckligt utlastad mot skrovet.

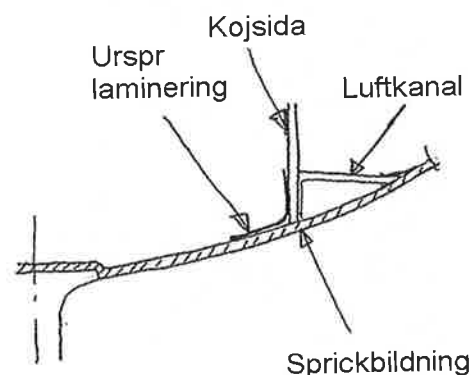
Plasta fast kojerna

Lämplig åtgärd bör bli att på insidan kojerna spackla upp snygga hålkäl och sedan laminera på ytterligare några lager glasfiber. På utsidan blir det att avlägsna det krackelerade skiktet av gelcoat och epoxibehandling och lägga på ett nytt lager. Troligen är inte laminatet skadat. (gelcoaten är sprödad och spricker först)

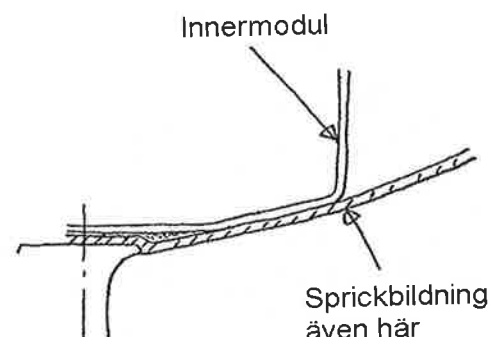
Började med att studera vad som finns skrivet i ämnet. Mest känd är kanske boken Plastbåtsvård av Peter Behrens, men även en artikel i Segling 2004 är intressant. Framförallt slås man av hur åsikterna går isär.

Läser man Behrens är det i stort sett bara epoxi som duger att reparera med – ny polyester fäster

Båtar tom 1974



Båtar from 1975



inte tillräckligt bra på gammal menar han.

Duger gott med samma plast som båten är byggd av menar däremot Arne Olsén i Haninge, som även har en betydligt mer tillbakalutad inställning till fukt och osmos (böldpest) än vad som är fallet hos Behrens.

Minns för övrigt att frågan var på tapeten för ett antal år sedan när Segling var hos Arne Olsén förra gången. Behrens var snabb att komma med tillrättvisningar i andra båttidningar och en smärre skriftväxling uppstod mellan honom och Jörnstedt.

Ska bli intressant att se vad som händer denna gången... Det ser dock ut som om man är uteläm-

nad till en del eget förnuft, och vi får väl se vad det kommer fram till.

Stressprickor i gelcoat

Efter att Edit togs upp har följande erfarenheter gjorts: Nedslipning av de krackelerade områdena på utsidan visar att laminatet inte är skadat – skönt. Endast stressprickor genom gelcoat och böldpest-spärr. Allt måste ändå slipas bort, eftersom krackeleringarna annars fortplantar sig ut igen. Slipa ner till glasfiber alltså. Intressant att konstatera var att det fanns en smärre mängd kratrar i laminatet. Här har alltså funnits vatten som startat en lokal "böldpestprocess", men i stället för att bilda blåsor har vattnet tagit enklaste vägen ut igen, det vill säga genom samma krackeleringar som det kom in. Lite ny epoxibehandling här ska nog dock få stopp på detta.

På insidan återstår själva förstärkningsjobbet att göra. För att komma åt på babordsidan måste åtkomsthål tas upp i kojen. Här kan det vara idé att fundera på hur man vill ha eventuella stuvluckor utformade. Det har visat sig att de som tagit upp dessa luckor gärna behåller dem öppningsbara – mycket lättare att stuva än genom hålen i kojsidan.

Det kan även vara läge att planera in en eventuell kylbox under kojen framför pentryt om man önskar det.

Kolla även upp var du har de skott som sitter fasthäftade under kojerna (för att hålla prylar kvar i samma hål som de stuvades ner i) så du slipper såga genom dessa. Skotten måste också bort – om de inte ramlat bort av sig själva. Sitter inte särskilt hårt alltså, och med lite tålamod får man loss dem hela och kan återmontera dem efteråt.

Val av reparationsmaterial är inte en helt enkel fråga – polyester eller epoxi?



Undersidan på Edit har blivit rejält avslipad, så att inte stressprickorna ska sprida sig.

Polyester

Fördelar:

- Billigast, används av de flesta och tycks fungera.

Nackdelar:

- Förenar sig inte med gammalt laminat utan limmar sig bara fast. Tycker mig märka att vissa 15–20 år gamla polyesterlagningar tenderar att gå isär.
- Styrenångor är aldrig kul.

Epoxi

Fördelar:

- Överlägsen vidhäftningsförmåga – "limmar" sig bäst.
- Tar inte åt sig vatten (används därför som spärrskikt på botten).
- Luktat inte.

Nackdelar:

- Dyrt.
- Har annan E-modul än polyester vilket kan tänkas vara en nackdel när dessa material kombineras (eller fördel rätt använt?).
- Hälsovådligt även om man slipper ångor – handskar och skyddsklädsel anbefalls.
- Peter Behrens, författare av epoxikrängarnas bibel Plastbåtsvård lär vara/ha varit säljare av epoxiprodukter – i boken tituleras han journalist ...

Svårt val som sagt, men till slut har det ändå blivit epoxi. Inte för att jag tror det är nödvändigt för denna typ av ganska enkla reparation, utan snarare av nyfikenhet. Är det så bra som påstås? Inom en ganska snar framtid stundar troligen även en mer omfattande reparation, byte av kölbalkar. Här känns det som att man vill ha det som fäster bäst mot stål – epoxi alltså.

MARTIN LINDE, 693



Luftkanalen på babord sida.

Renovera rufftaket

Här följer en redogörelse för hur jag fixade till rufftakets mittdel, det vill säga själva nedgångskappen, som på min båt under många år varit fuktskadad. Som kanske framgår var jobbet ganska besvärligt, och jag gör inte anspråk på att ha funnit den optimala metoden.

Under de första åren, då de äldre varianterna av 77:an byggdes, användes balsaträ som distansmaterial i däckets sandwich. Uppgifter gör gällande att balsa användes tom 1973. Min båt, nr 693, har dock även den balsa varför jag tror att detta användes ända tills man gjorde om överbyggnaden (nr 700 och uppåt). Det ska sägas att det inte är något fel att använda balsa i sig. Tvärtom är det utmärkt som distansmaterial. Det tål till exempel trycklaster betydligt bättre än den "modernare" divynycellen.

Problemen uppstår när vatten tränger in – trä ruttnar som bekant. På grund av den goda trycktåligheten ansåg man det troligen inte heller nödvändigt att göra de "regementsenliga" övergångarna till homoget laminat där knapar, fall-

❖ Detta behöver du

Glasfibermatta 400-grams, 7m²
Plast, ca 5 kg
Divynycell ca 1.5 m²
Div. penslar, roller, lamineringsroller
Vinkelslip
Andningsskydd (mot slipdamm)
Andningsmask (mot styrenångorna)
Skyddsglasögon och keps



Rivning påbörjad

winch, mastfot med mera skulle monteras – enklare och snabbare (=billigare) att bara borra rätt igenom och skruva fast – klart! SÄLJ!

När sedan läckage förr eller senare uppstår kommer problemen. En massa privat borrande och experimenterande med layouten har kanske också bidragit ...

När man borrar och blir blöt om fingrarna av borrarspånen, eller när det droppar från ventilatorhålet fast det inte regnar, så känns det som om det är dags att göra något. Observera dock att mindre fuktskador kan självläka om de upptäcks i tid och sätts under torkning.

Steg 1, avplock och rensning

Det första jag gjorde var att skruva av alla prylar. Inga problem förutom mastfoten som sitter rejält i sikaflex. En del gelcoat följde till slut med. Sedan är det dags för vinkelslip, men innan du går lös med den, försök att täcka resten av ruffen med någon presenning eller liknande.

Tag gärna bort ryggstöden så slipper ni få glasfiberdamm i textilierna. Det behöver väl knappast



Rivet och klart för påläggning av nytt laminat

tilläggas att båten ska vara helt tömd på prylar. Glöm inte att kapsla in dig själv också. Det dammar nämligen något alldeles otroligt. Glasfiberdamm är också synnerligen otrevligt med att klia och irritera luftvägarna. Andningsskydd och täckande glasögon är obligatoriskt.

Sedan är det bara att starta infernot. Skär genom det undre glasfiberlagret runt nedgångskappens kanter, och även några skårar tvärsöver. Observera att skärning med vinkelslip utvecklar mycket värme, och att plast brinner mycket bättre än stål. Ta det med andra ord försiktigt och i korta etapper. Nu är det dags att bryta och bända med lämpliga verktyg. Allt från kofot till bågfilmsblad är användbart. Jag fann att även halvruddet laminat kan vara förvånansvärt starkt på sina ställen.

Observera att man är uppe och bänder mot det övre glasfiberlaminatet. För hårda tag leder till att gelcoaten krackeleras. Detta är tyvärr svårt att undvika helt, utan man får räkna med lite efterjustering med gelcoatpackel.

När man fått ner det gamla dåliga laminatet byter vi kapskivan mot sliprondell och avverkar lite runt kanterna ner på de vertikala ytorna för att få bra fäste för nytt laminat. Även rester av balsan sli-



Tillpassning av distansmaterial.

pas bort i taket.

Det är skönt när detta är över. Nu kan det hela få torka ut ordentligt, gärna över vintern när det ändå är för kallt att plasta.

Steg 2, nytt distansmaterial.

Mät ut och skär till lämpligt distansmaterial, jag använde divynycell. Fasa av kanterna så det blir en snygg övergång till enkellaminat mot vertikala ytorna.

Nu kommer vi till det kluriga – att med en skog av stöttor och plywoodskivor få ett jämt tryck mot ytterlaminatet så distansmaterialet fäster ordentligt. På de ställen där man har skruvhål för beslag kan man ytnyttja dessa för att hålla ihop det hela med skruv och mutter. När allt är tillpassat och verkar bra börjar vi med att laminera ett lager glasfibermatta överst. Detta för att få bättre fäste för distansmaterialet.

Hur får man då upp glasfibern i taket? Det gick faktiskt med lite envishet. Jag tog en plywoodskiva, hälften så stor som biten glasfiberväv, klädde denna med plastfilm typ gladpack. Med denna höll jag upp mittpartiet av vävbiten, rollade på plast och "gosade" tills det hängde ihop runt kanterna. Se-



Ruffskogen, det är viktigt att få bra tryck.

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från förra sidan.

dan tog jag bort plywoodskivan och – ja! det hänger kvar! Snabbt på med plast på mitten också och arbeta ihop. Luft stiger som bekant uppåt vilket är fel håll när man plastar upp och ner. Man får ligga i med lamineringsrollen för att arbeta ut luftblåsorna. Plast däremot rinner neråt i ohärdat tillstånd. Det är också fel för vår arbetsriktning! Glöm därför inte kepsen – och inte skyddsglasögon heller för den delen.

Sedan väter vi distansmaterialet men rikligt med plast och trycker upp det samt stöttar under såsom vi provade ut. Låt härda.

Om det är kallt ute behövs en värmevläkt i båten för att härdningen ska komma igång. Tyvärr ligger den plast vi nu vill härda på utsidan det isolerande distansmaterialet och kommer inte att härda hur vi än värmer på insidan. Några skivor mineralull uppe på rufftaket gör dock susen.

Steg 3, undre skiktet

Så har då plasten härdat och stöttnings tagits bort. Innan vi plastar undre skiktet glasfiber har vi dock några finesser att göra.



Första lagret på plats, notera urtag för beslagen.

På de ställen där vi har genomgående skruvförband tar vi kniven och skär bort distansmaterial, samt gör snygga fasningar. Vi får då homogent material och skruvarna kan dras ordentligt utan att laminatet kollapsar. Eventuellt läckage blir inte heller några katastrofer eftersom vattnet inte kan sugas upp av något distansmaterial.

Detta låter sig dock inte göras på ställen där vi måste bibehålla laminatets ursprungliga tjocklek, dvs. under mastfoten (stötten skulle bli för kort) och vid babystagets infästning. (Balken behöver hyfsad anliggningsyta) Här ersätter vi i stället distansmaterialet med bitar av hård vattenhärdig plywood, som vi passar in på plats och fäster med spackel.

Sedan är det bara att slabba på med ytterligare fyra skikt glasfiber på samma sätt som det första. För säkerhets skull tog jag ett i taget och lät härda emellan. Den som har experimentlust kan ju testa hur många våta skikt man klarar att lägga innan alltihop ramlar ner ...

Även här gäller det att ligga i för att få ut luften. Jag lyckades inte helt perfekt men bedömer att det är tillräckligt bra.

Återstår att borra upp hålen och återmontera alla prylar. Den limmade takklädseln på kappens sidor, som man delvis har måst riva ner, har sannolikt tagit stryk och får bytas.

Slutord

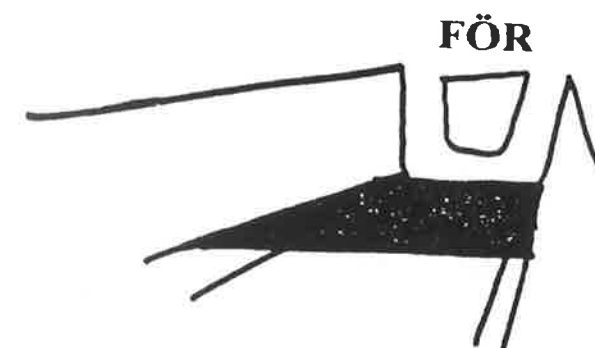
Huruvida detta är rätt metod kan det säkert råda delade meningar om. Det känns ändå som om detta är det som är genomförbart med normala resurser och utrustning. Det bästa ur plastningssynpunkt vore att vända båten uppochnär men då pratar vi lokaler och lyftanordningar. Skulle det bli fråga om att reparera ett helt däck är nog ändå vändning det enda alternativet.

En annan metod kunde kanske vara att använda epoxi, förimpregnera materialet och suga fast alltihop i taket med vacuum pump och plastfolie.

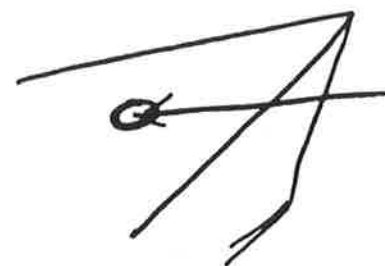
MARTIN LINDE, 693

Sommartips

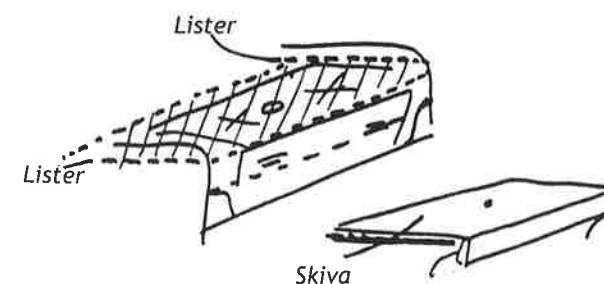
Här kommer några små enkla tips för en skönare sommar.



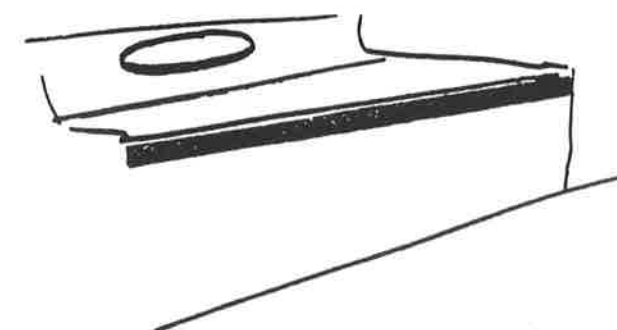
Såga till en skiva som passar över ryggstödet i förpiken det ger extra stuvutrymme.



Montera en ventil på fördäck som ger bättre cirkulation av luften för den som kojor förut Electrolux eller annan liknande går också bra.



Om man vill ha större arbetsyta i pentryt kan man lätt fixa det genom att såga till en skiva som täcker spisen. Med några lister får man till stöd på sidorna och i bakkant. Framkanten vilar på befintliga socklar.



För att få ett ombonat intryck i sittbrunnen kan man montera teak-lister. Skruva från insidan.



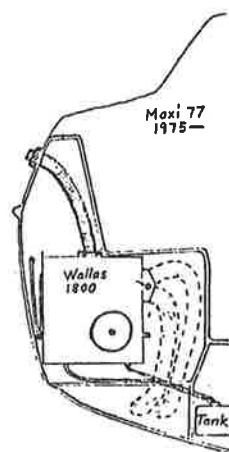
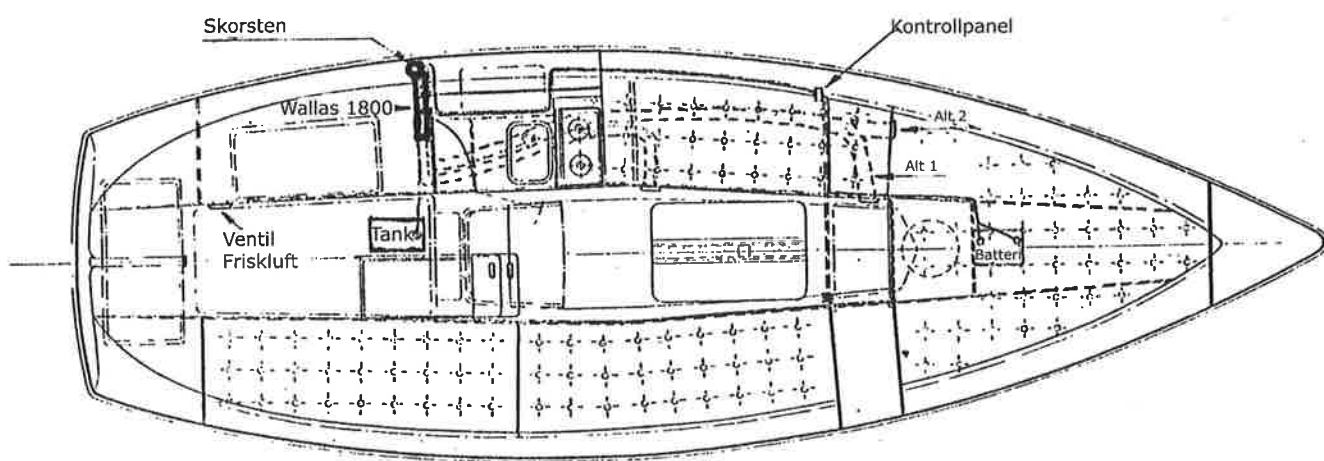
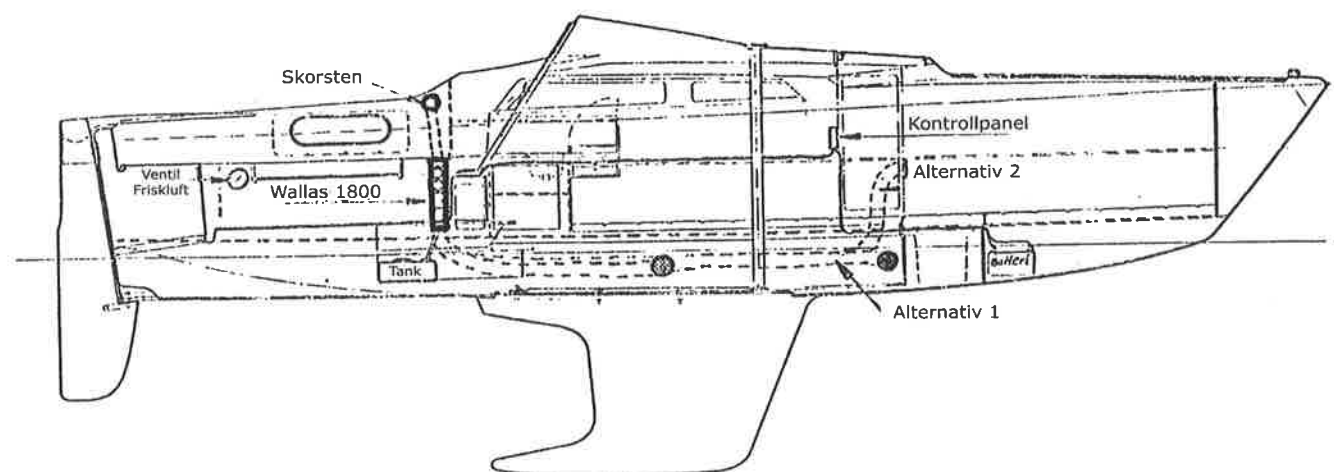
På de äldsta 77:orna saknas skylight. Det kan du ordna själv. Borra och fila upp ett hål och limma dit en plexiglasskiva.



Gummivattensäck finns att köpa hos båtillbehörsaffärena. Montera den i kölsvinet med påfyllning från fördäck. Det ger båten bättre balans och minskar slagsida.

Montering Wallasvärmare i Maxi77

De flesta vill ha någon typ av värmare i båten. Här är ett förslag på hur man monterar Wallas.

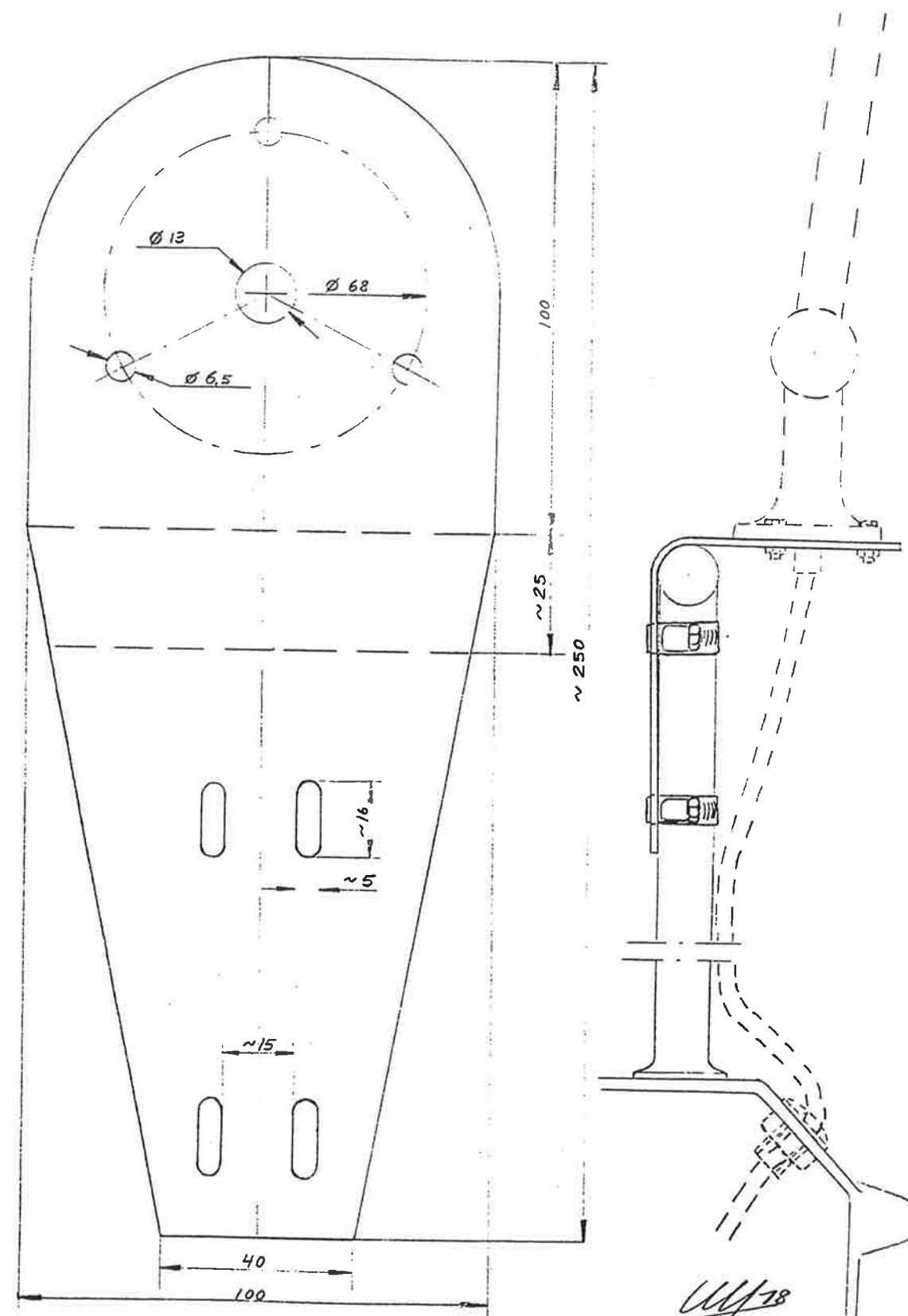


❖ Materialåtgång

Rökgasslang inre 45 cm
Rökgasslang yttre 60 cm
(alt 1) Varmluftslang 6,5 m
(alt 2) Varmluftslang 7,0 m
Mellanplatta 1853-07 ger stadga
åt övre fästpunkter.

Antennfäste

Avsett att fästas på akterpulpit vid ena stödbenet. Nedan angivna mått passar bland annat Layfayette båtantenn. Material är rostfritt tre millimeter.

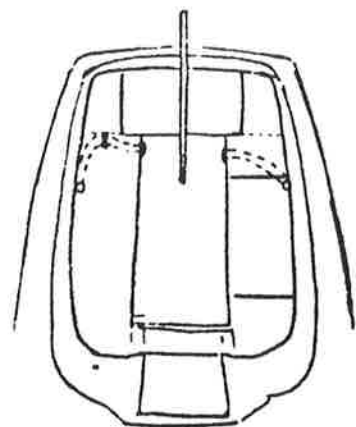


Dränering av sittbrunnsbänkar

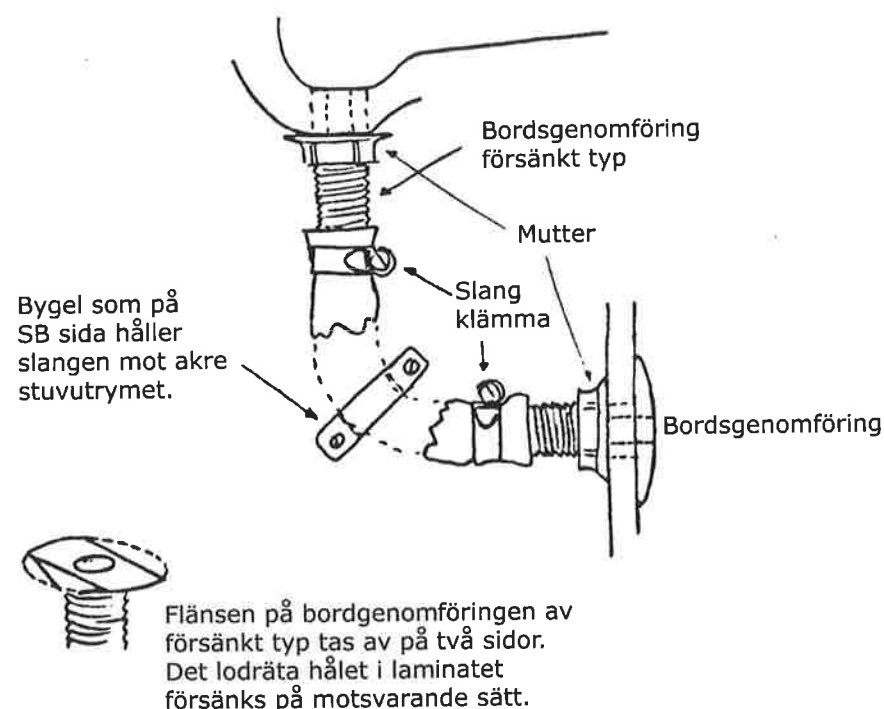
På de ställen där vattnet står som djupast i rännan borras lodräta hål. Se placering i figur. Vågräta utloppshål borras, som mynnat till exempel i samma höjd som de befintliga utloppshålen. Observera dock att stickkojens dyna måste få plats samt att eventuellt durktrall måste kunna tas ur.

För och akter om de lodräta hålen filas eller fräses laminatet ur snett för att passa de försänkta bordsgenomföringarna. Flänsen på dessa måste sågas eller filas av för att få rum i rännan. Glöm ej att täta med tätningsmassa! Se figur nedan.

Placering av slangen och bordsgenomföringen samt bygel på skottet mot akter stuvutrymmet.



Vertikalt mitt genom monterad dränering.

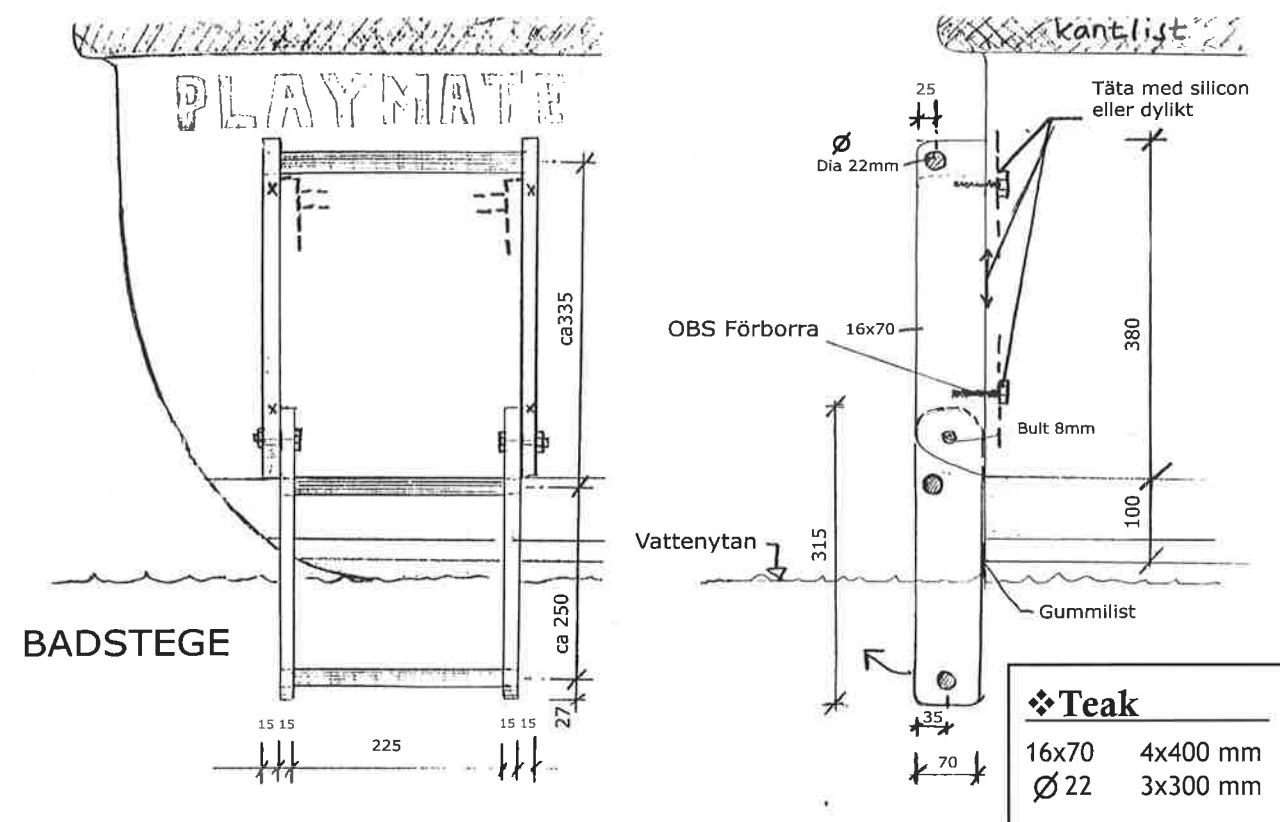


Täta kabelgenomföringen

För dem som ännu inte råkat ut för blötläggning av innehållet i styrbords stuvfack under kojerna kan följande förebyggande tips vara på plats: En genomföring för elkabeln till akterlanternan finns

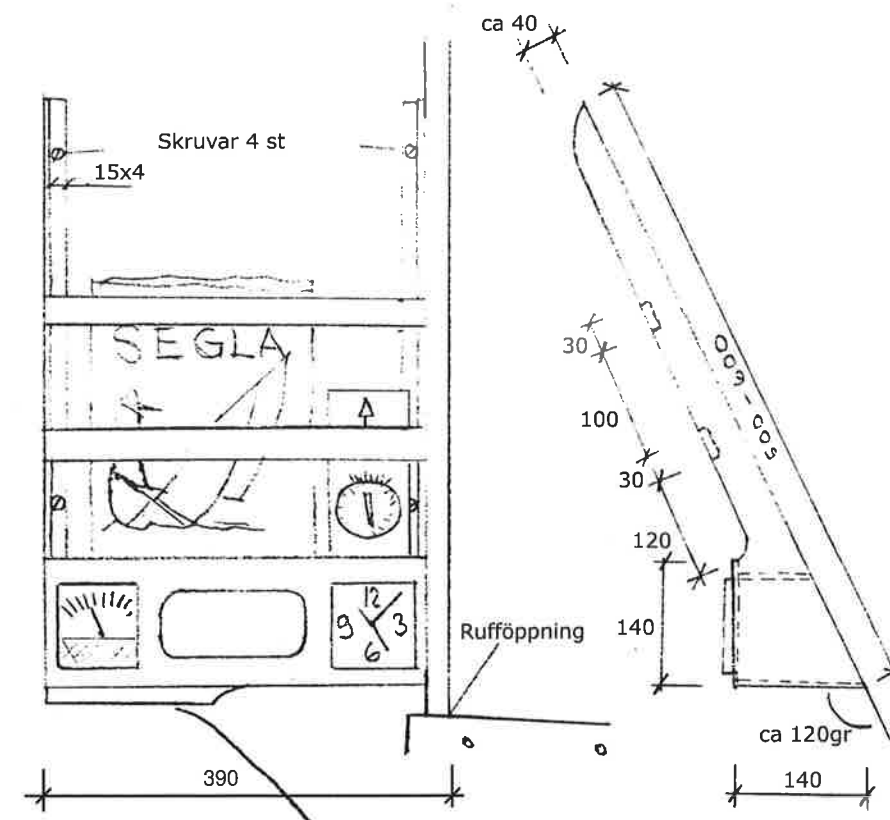
längst ner i akter stuvutrymmet. Om slagvatten kommer in i det och båten luta, rinner vattnet lätt in till utrymmet under stickkojen och vidare förut. Täta genomföringen med tätningsmassa!

Bygg en badstege



Tidningshylla

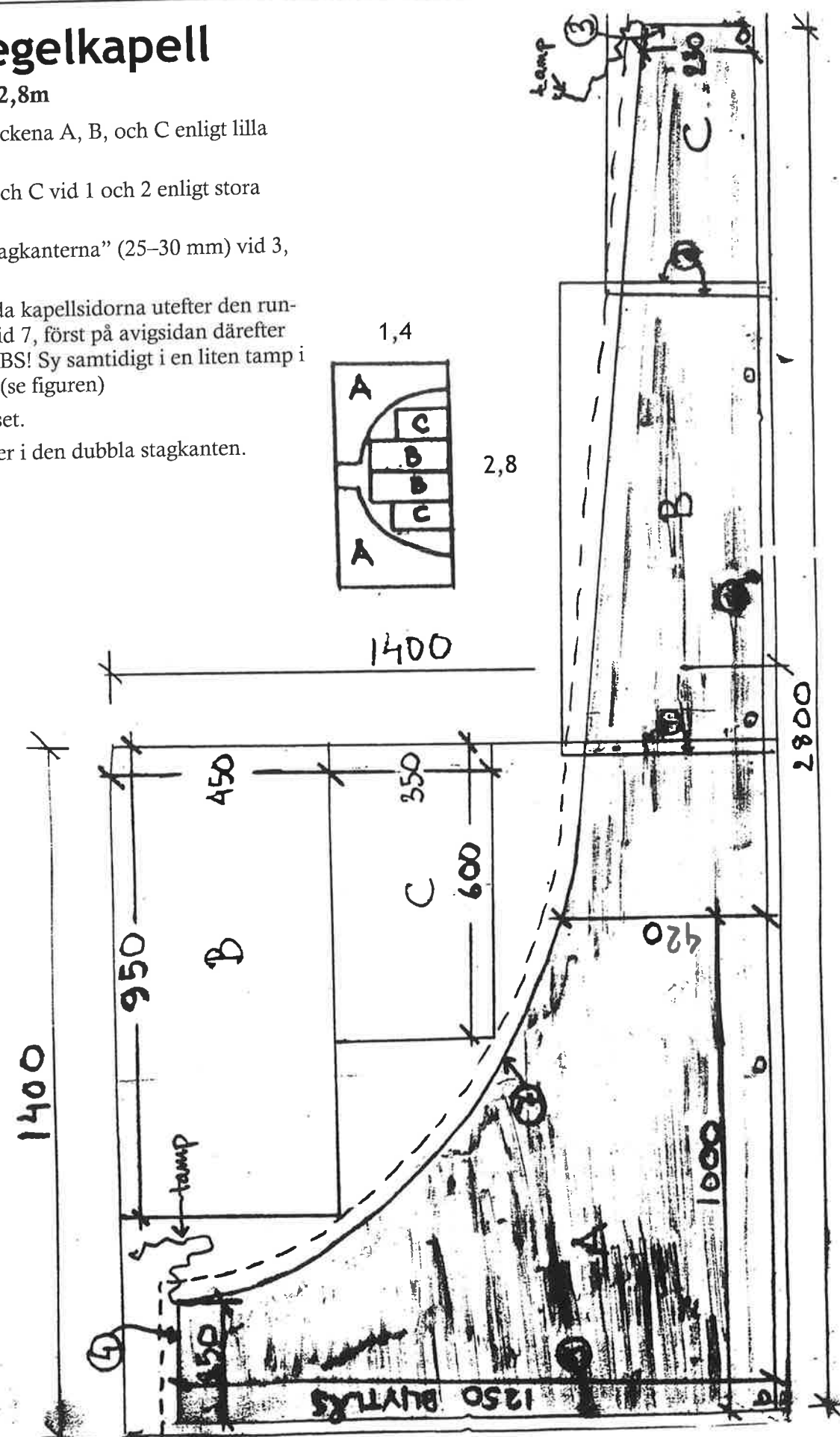
Så här gjorde Hasse en praktisk förvarings- och tidningshylla på skottet vid ingången. Ordningen i båten blev mycket bättre för nu vet han var senaste numret av Maximalt finns.



Sy ett segelkapell

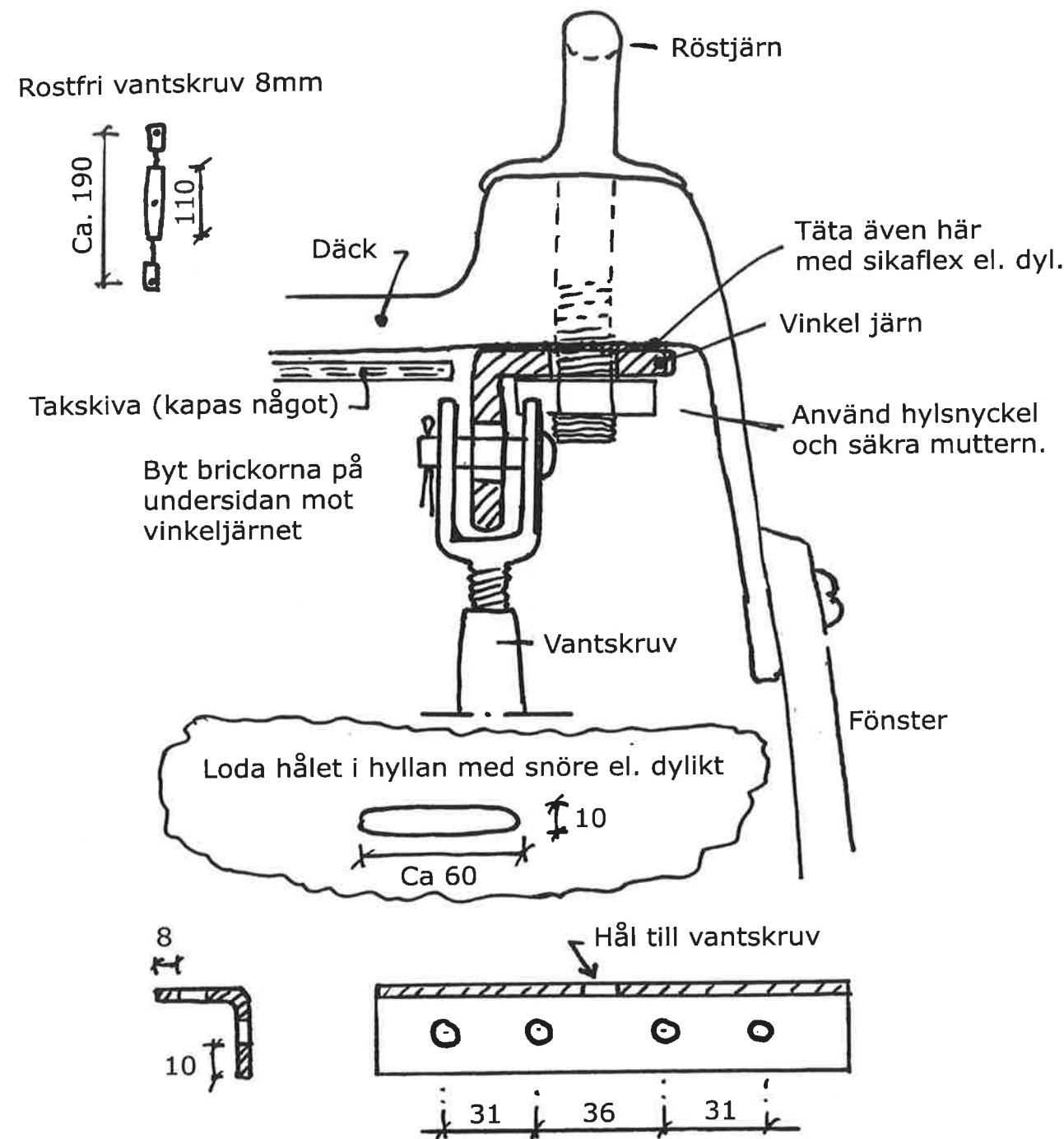
Tygåtgång 1,4 x 2,8m

1. Klipp ut tygstyckena A, B, och C enligt lilla figuren
2. Sy ihop A, B och C vid 1 och 2 enligt stora figuren.
3. Sy därefter "stagkanterna" (25-30 mm) vid 3, 4, 5 och 6.
4. Sy ihop de båda kapellsidorna utefter den rundade kanten vid 7, först på avigsidan därefter på rätsidan. OBS! Sy samtidigt i en liten tamp i båda ändarna (se figuren)
5. Sy fast blixtlåset.
6. Sätt fast öljetter i den dubbla stagkanten.



Förstärk båten med tierods

Från årsmodell 1979 hade Maxi77 fått en förstärkning mellan röstjärn och botten, så kallade tierods. Detta för att hålla ihop skrov och däck. På vissa båtar hade man upptäckt vid hård segling att däcket lättade från skrovet. Detta gjorde även att vatten läckte in under avbärarlisten. Här visar Hans Blomqvist hur han konstruerade dessa på sin 1232.



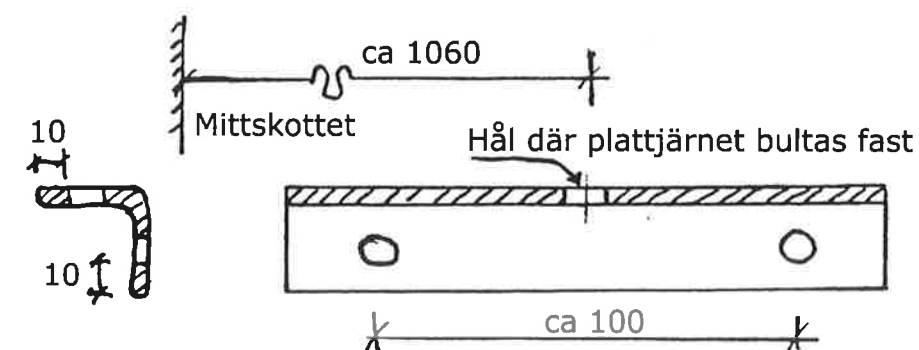
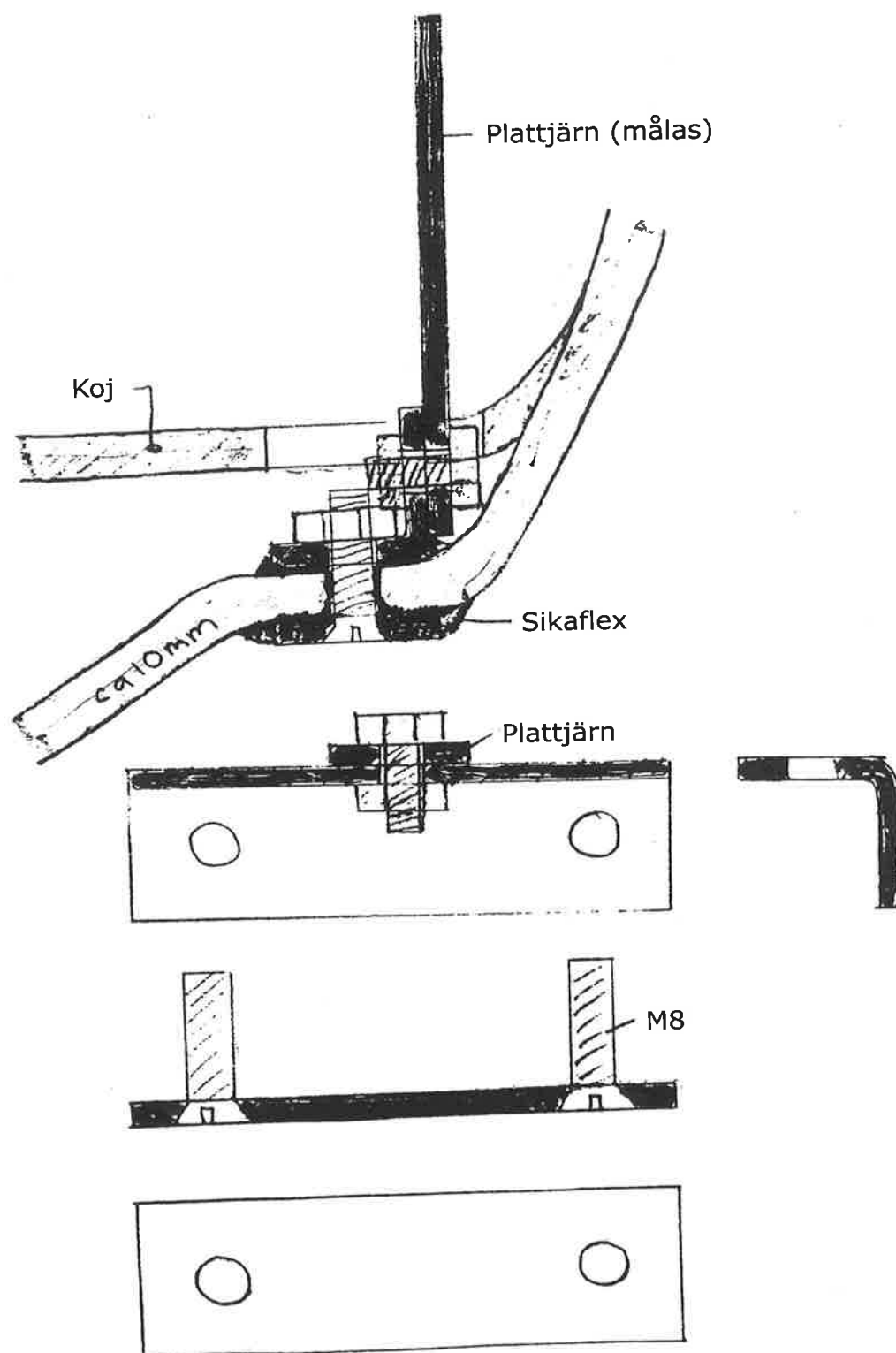
Övre vinkeljärn 30x30x3 L=150

Hålen borras 10mm

OBS! Kontrollmät avstånden mellan röstjärnsbultarna.

Fortsättning på nästa sida.

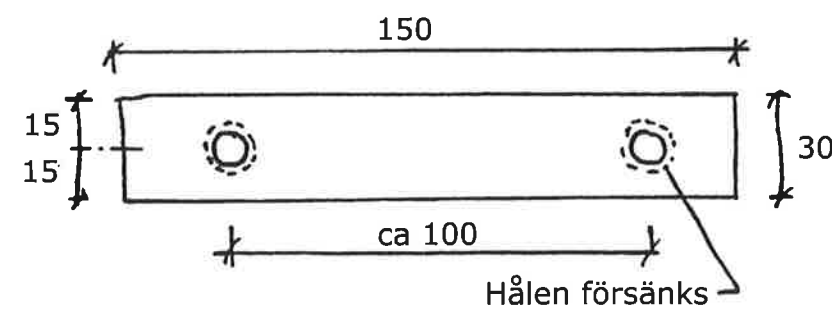
Fortsättning från förra sidan.



Undre vinkeljärn 30x30x3 L=150

Hålen borras 10
Plattjärn 5x25 L=820 målas i passande färg till klädsel. Ett hål 10mm, i vardera änden 8 mm från kanten (dragstag).

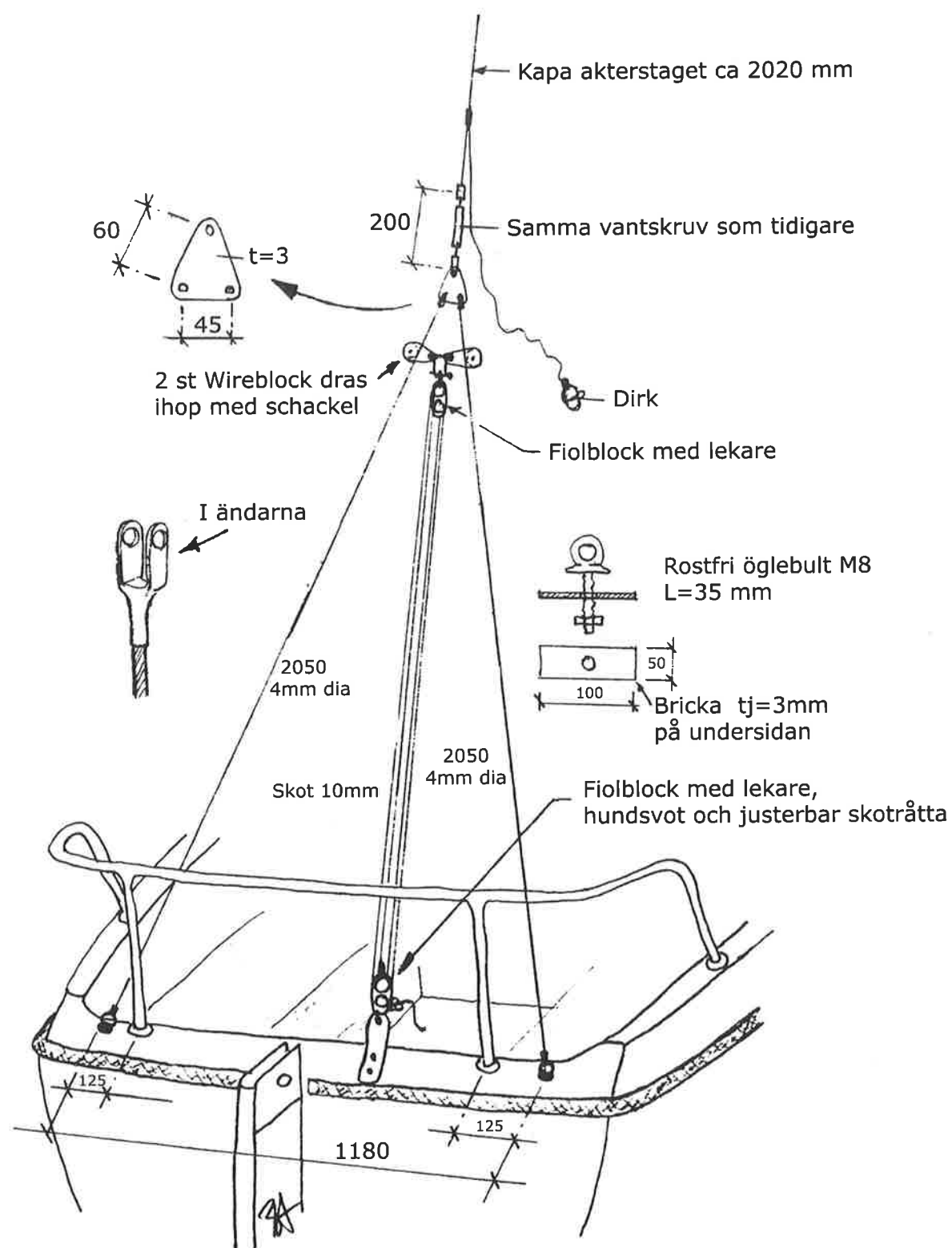
På undersidan av skrovet i "vecket" bultas ett syrafast plattjärn fast till vinkeljärnet ovan med rikligt med sikaflex både innanför och på utsidan (och emellan).



OBS! Bulta fast plattjärnet (dragstaget) med det undre vinkeljärnet innan "bottenbultarna" dras.

Akterstagssträckare för bättre trimmning

För att kunna trimma storseglet behövs en akterstagssträckare. Här ser du hur en hanfot är ordnad på 1232 (1976 årsmodell).



Skotpunkt för genua

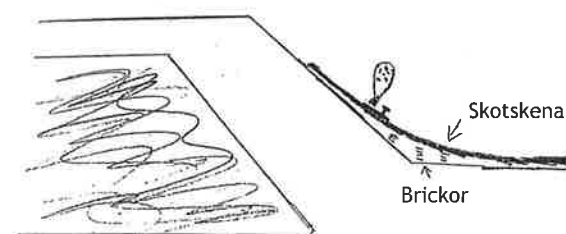
Vill man ha skotpunkten för stora genuan framflyttad längre än vad originalskenan tillåter, men inte vill ha dubbla skenor kan man köpa en längre skena och böja den i en båge inte större än att travaren går att flytta.

Detta göres lämpligen genom att börja skruva fast skenan bakifrån. Det är viktigt att ha travaren monterad och prova så den löper fritt.

Lika viktigt är det att dra alla skruvar så att man får en jämn båge på skenan. När det är draget så långt det går utan att travaren kärvar mäter man hur mycket brickor som måste läggas som distans. När det är gjort fylls mellanrummet med vit Sika-flex. För mej gick det åt 7st brickor på högsta stället.

Hjertmans säljer tunna skenor som går bra ihop med original travaren.

ROINE GÄVERT, 2050



Många brickor under skenan

TECKNING: ROINE GÄVERT

Mantåg

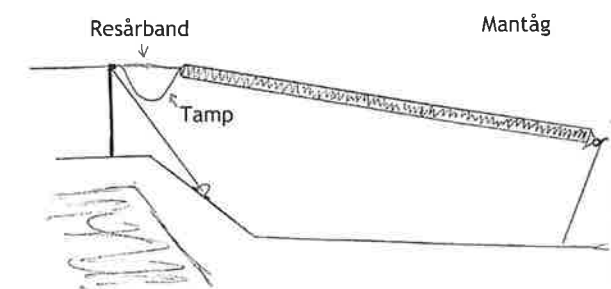
Så här kan man göra om man vill kunna segla bekvämt sittande på sittbrunnskanten.

Man kan kapa mantågen och fästa dem i backen efter andra mantågsstöttan. Kapa mantågen först och märk sedan var fästöglan ska sitta. Sätt fast med genomgående skruv bricka och lås-mutter.

Det bortkapade mantåget ersätts av ett ställbart hängband.

Vill man att banden ska vara spända när dom inte användes, syr eller splitsar man en 8 mm tamp med ögla i båda ändarna, ca 60 cm lång, och sätter fast ett resårband mellan öglorna, det spänner upp bandet då det inte användes.

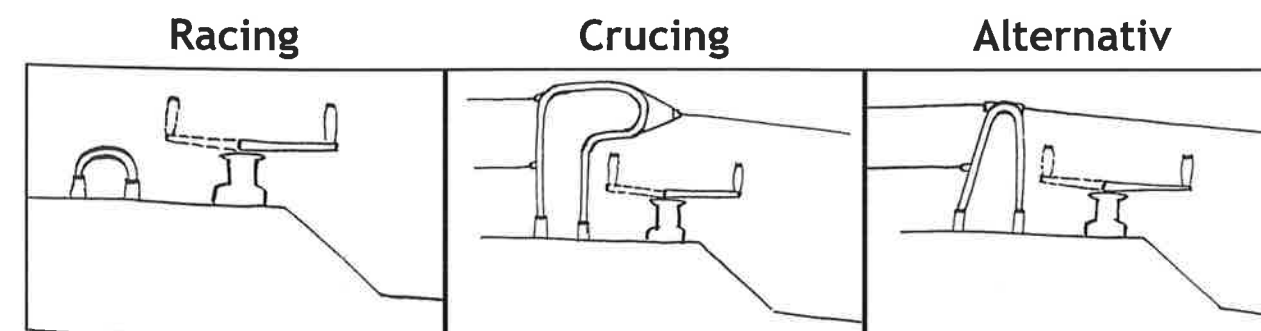
ROINE GÄVERT, 2050



Sitter man högt ser man bättre framåt

TECKNING: ROINE GÄVERT

Några arrangemang för mantåg

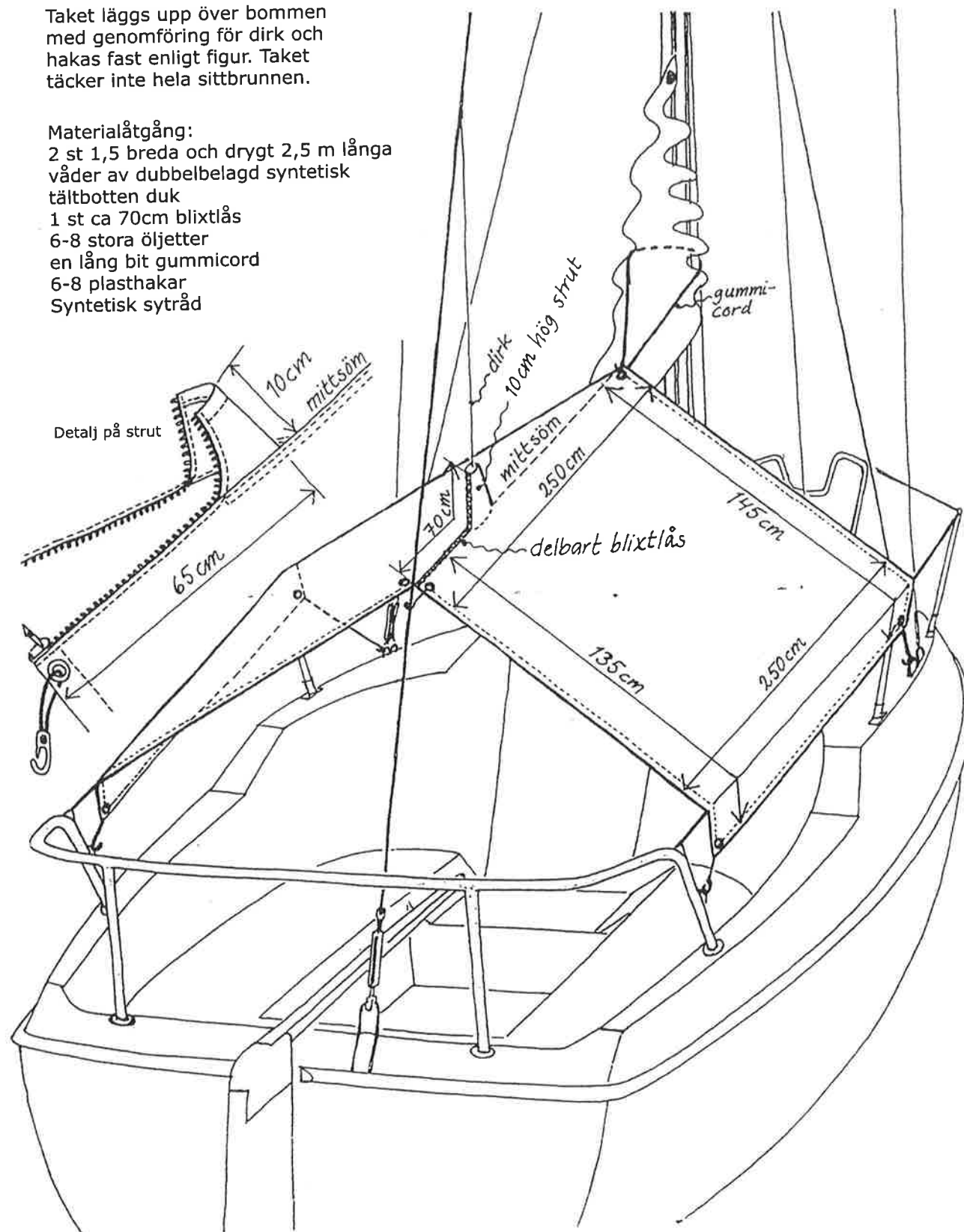


TECKNINGAR: MATS ERIKSSON

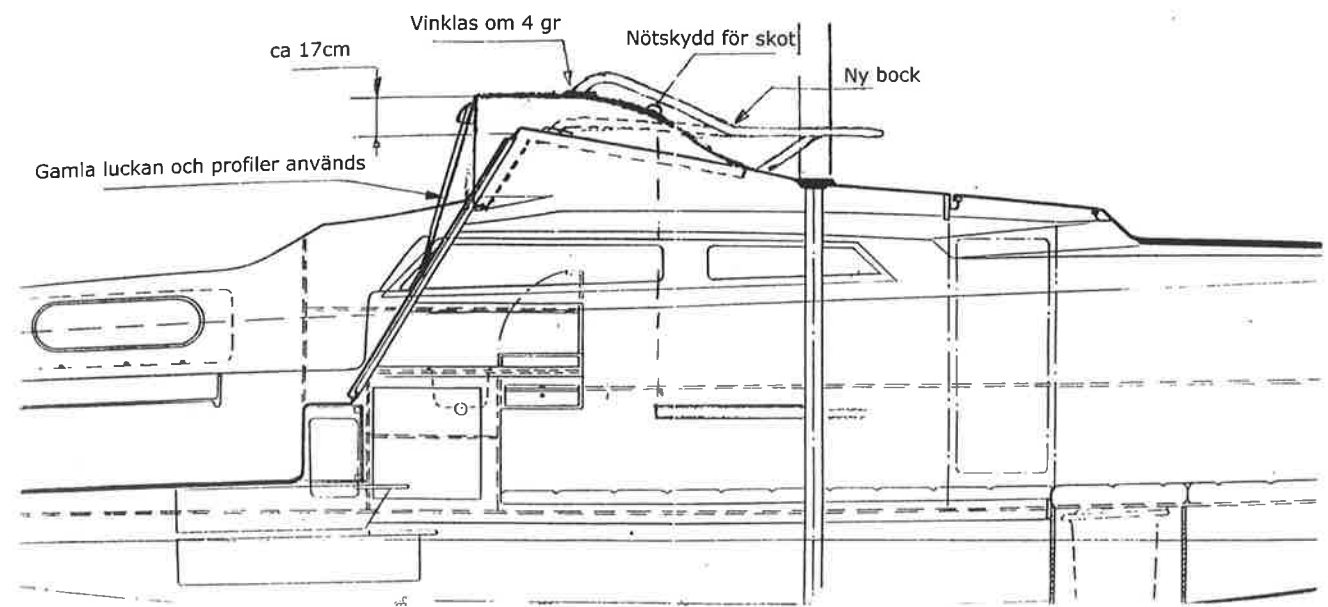
Sittbrunnstak till Maxi77

Taket läggs upp över bommen med genomföring för dirk och hakas fast enligt figur. Taket täcker inte hela sittbrunnen.

Materialåtgång:
2 st 1,5 breda och drygt 2,5 m långa våder av dubbelbelagd syntetisk tältbotten duk
1 st ca 70cm blyxtlås
6-8 stora öljetter
en lång bit gummicord
6-8 plasthakar
Syntetisk sytråd



(strut och blyxtlås kan slopas om man är beredd att lossa dirken och trä den igenom en ca 6-7 cm öppning som lämnas när man syr ihop taket på mitten)



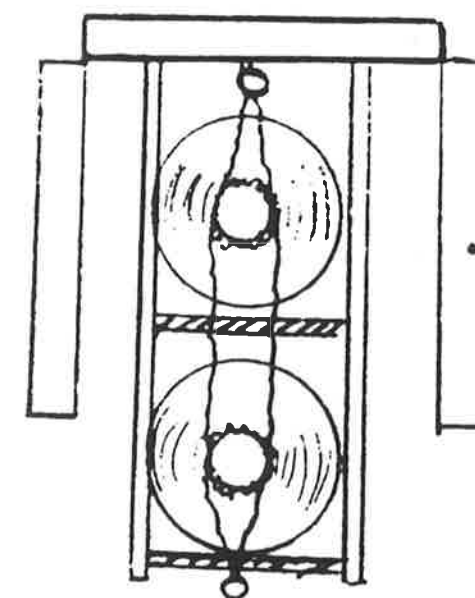
Öka takhöjden i din gamla Maxi77:a

Jag har på min nr 47 byggt på övre ruffdelen enligt skissen ovan och erhållit ståhöjden 1,83 mellan trapp och bord. Hörnnocken har flyttats 20 cm ut mot brunn, vilket avsevärt har ökat komforten vid pentryt.

För att få en bra finnish gjorde jag en plugg att

baka hardtopen i. Det visade sig vara 70 procent av jobbet. I övrigt så modifierade jag grabbräcket och ruffluckan. Ett nötningskydd för fallen på taket, en ny sprayhood och isolermattor invändigt var var som behövde kompletteras.

LARS GUSTAFSSON, 47



Minibar
under bord

BORDS SKIVA

Det går faktiskt att klämma in en till två flaskor liggande mellan sidoskivorna under bordet i ruffen. Skruva fast två hyllor med gummi eller dylikt eller spänn en kord enligt figur.

Vattentank i förpiken

I förpiken, under kojerna kan man få in en 65 liters trekantig vattentank

För att kontrollera mått och få något att säga efter placerade jag tanken upp och ner på koden och ritade av tanken. Mina mått enligt skissen. *Hålet placeras i bakkant av luckan.*

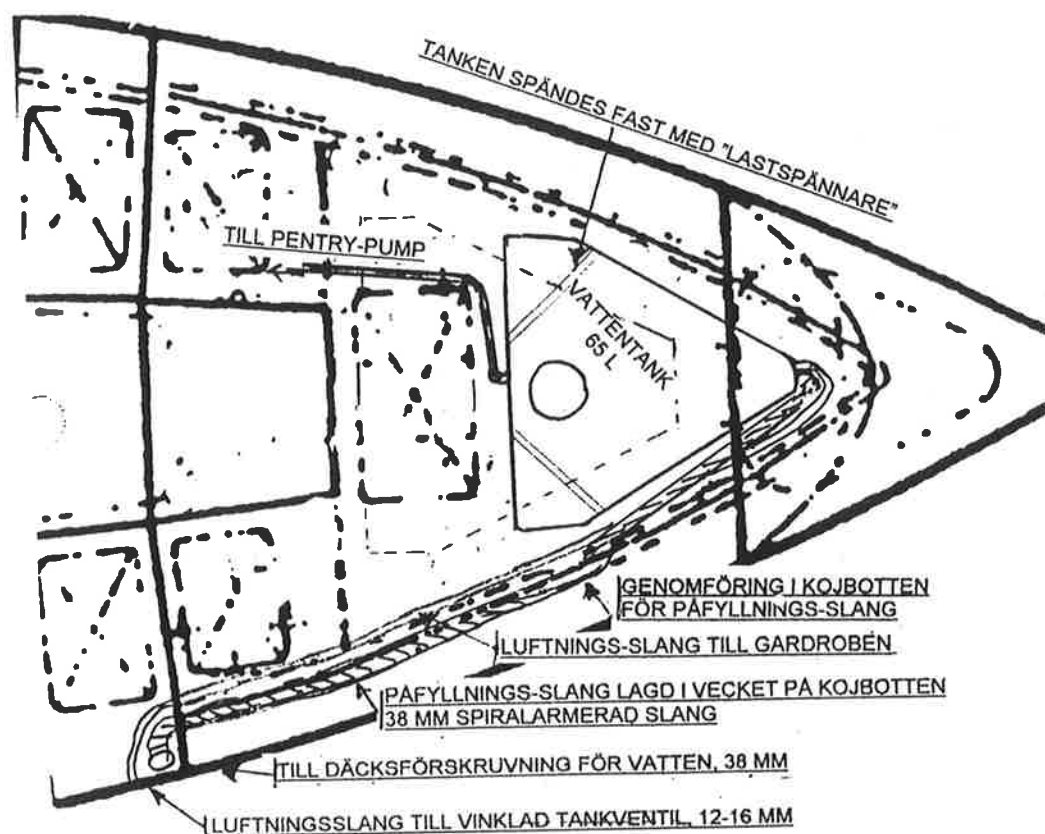
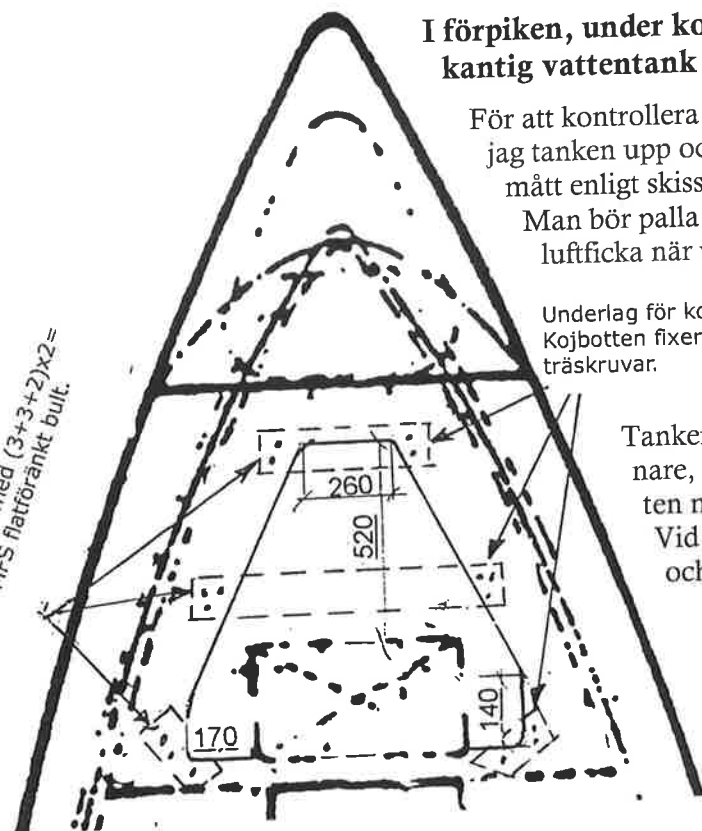
Man bör palla under tanken i fram, så det inte bildas en luftficka när vattnet når över luftningshålet.

Underlag för kojboten av 10-12 mm Plyfa
Kojbotten fixerad med 6st försänkta träskruvar.

Tanken fixerades i läge med en så kallad lastspännare, med band. Bandet är fäst i vecket i kojboten med hjälp av snörstumpar.

Vid första påfyllningen fyllde vi fem liter i taget och markerade på tanken med spritpenna.

Plyfa monterad med (3+3+2)x2=16st M6-MFS flatförankt bult.



Skönare dynor i förpiken

Efter att ha spenderat några sömnlösa nätter på en 9 cm dyna (från 1976) i förpiken på min Maxi, längtade jag hem till min Dux-säng. Eftersom livet för övrigt är behagligt när familjen är ute och seglar, insåg jag att det var dags att vara kreativ. Så här gick jag tillväga:

- 1 Jag började med att köra till Jysk och köpa resärradrasser.
- 2 Lägg ut de gamla dynorna på de nya och ritade konturerna efter dem.
- 3 Dags att ta fram kniven. Skär igenom översta skumgummilagret.
- 4 Klipp bort alla fjädrar och ståltråd som hänger utanför (blir litet tunt här och var).
- 5 Ta några av de överblivna fjädrarna och bind med ståltråd in dem så att de hamnar innanför snittet.

6 Vik upp undre skumgummit, som nu är mycket större än det övre, och klipp till det så att det är 20 cm större än det övre skumgummit.

7 Trä in det på undersidan av övre skumgummit och limma med kontaklim eller sy ihop det.

8 Vill du ha "koningen" kvar mot ytterväggarna – gör kilar av skumgummi innan du limmar ihop.

9 Sy en påse som sitter tajt och därmed är litet sammanhållande.

10 Dynorna är nu klara men är betydligt högre än de gamla, så därför måste ryggstöden plockas ner. Ersätt med en teaklist som är både snygg och användbar som bokstöd.

Fjädrarna är ej galvaniserade och därför måste madrasserna vinterförvaras varmt och torrt. Men nu kan jag sova lika gott på båten som hemma!

STEFAN NORMAN, 1494

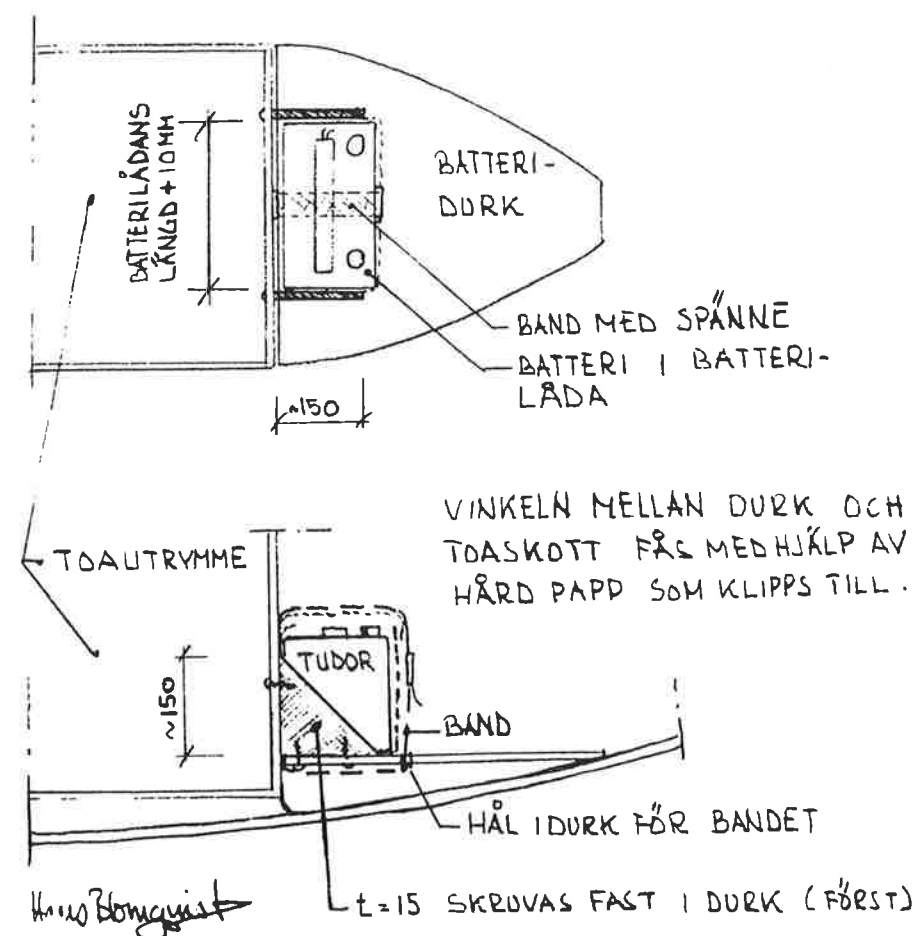
Fastsättning av batteri

Se över fastsättningen av batteriet i förpiken, den är urusel åtminstone som den är gjord på min 77:a.

Detta blev jag varse på SM där vi ena dagen drabbades av extremt hög och kort sjö med fritt fall på flera meter. Durken slogs sönder och batteriet välte.

Som tur var, var semesterpackningen urplockad. Annars hade det väl knappast räckt med att ett par jeans till stora delar försvann av batterisyran när man sköljde båten invändigt. Så se till fastsättningen.

HANS BLOMQUIST, 1232



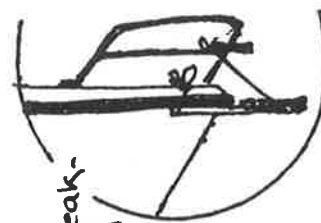
Stävsteg i stället för stävstege

Malla ut stävformen direkt under svarta listen med till exempel papper, sax och tejp. Jag har provat stävsteget i två säsonger och det fungerar utmärkt, kan till och med sitta kvar mellan naturhamnarna.

Jag använde en Ikea strandstol, där jag skruvade på

en bit teakplywood på sitsen, som formats efter stäven. Steget binds fast över däck innanför mittstolpen respektive vid teaksteget i pulpit med 6 mm tampar. De övre tamparna krokas jag bara i varandra. Dimensionerna kan behöva ökas vid vikt över 70 kg.

HANS BLOMQUIST, 1232



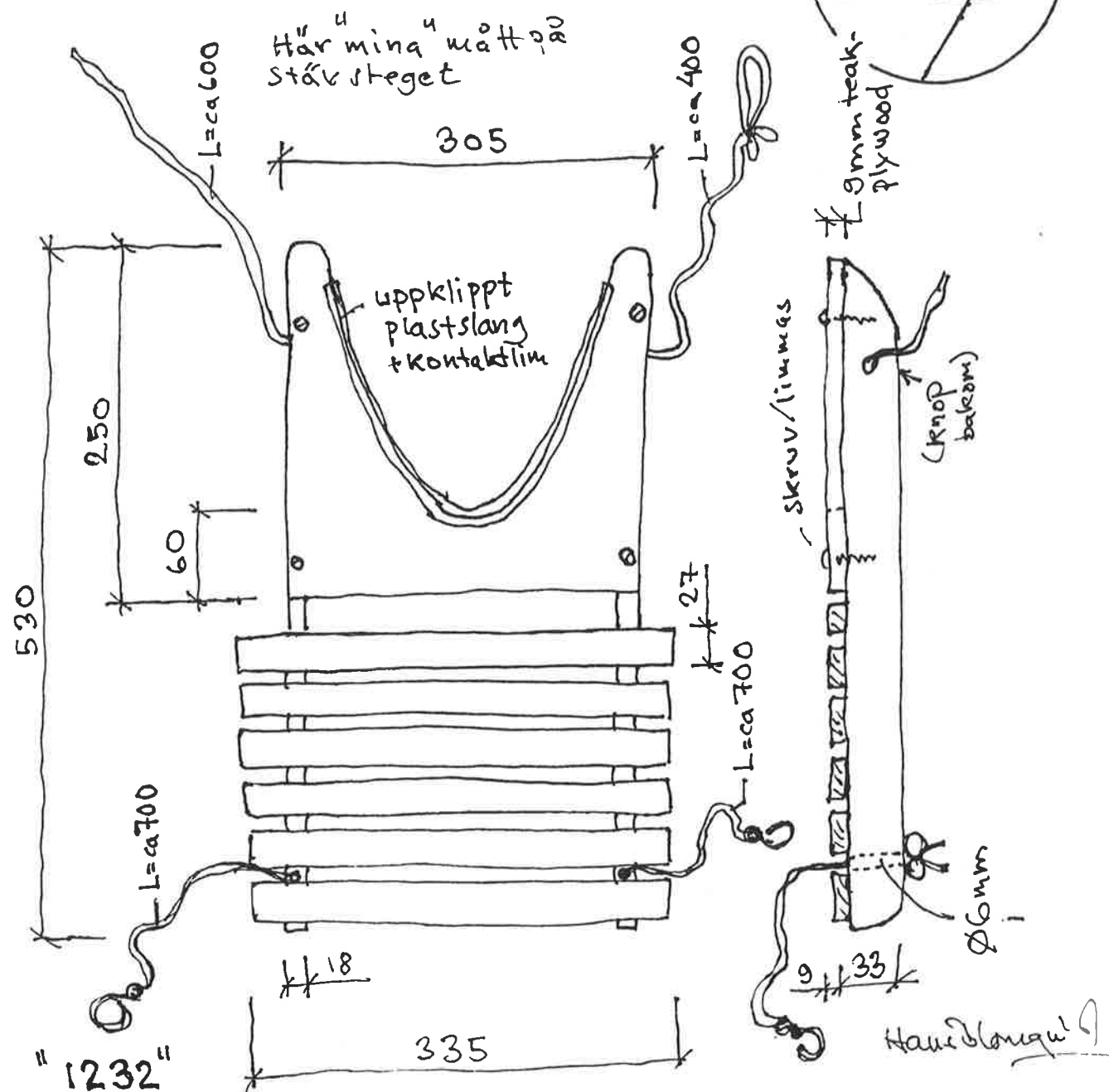
9 mm teakplywood

skruv/linnes

(Knop baksom)

Ø6 mm

Hans Blomquist



Likriktare på utombordaren

Om du har en utombordsmotor med uttag för växelström kan du montera en likriktare och få underhållsladdning till ditt batteri om 2-5 ampere beroende på effekt och varvtal.

Så här kopplade jag likriktaren till min 8 Hk Yamaha, det ger cirka tre ampere på 2/3 gas.

Tänk på att placera likriktaren svalt eller montera kylflänsar.

Om du har känslig elektronisk utrustning ombord, montera en kondensator på 1-3,7 mF som skydd mot spänningsspikar och störningar.

Jag monterade som ett extra skydd en strömbrytare mot eventuella kryptströmmar över likriktare när motorn är avslagen och en säkring på 6-10 ampere mot kortslutning.

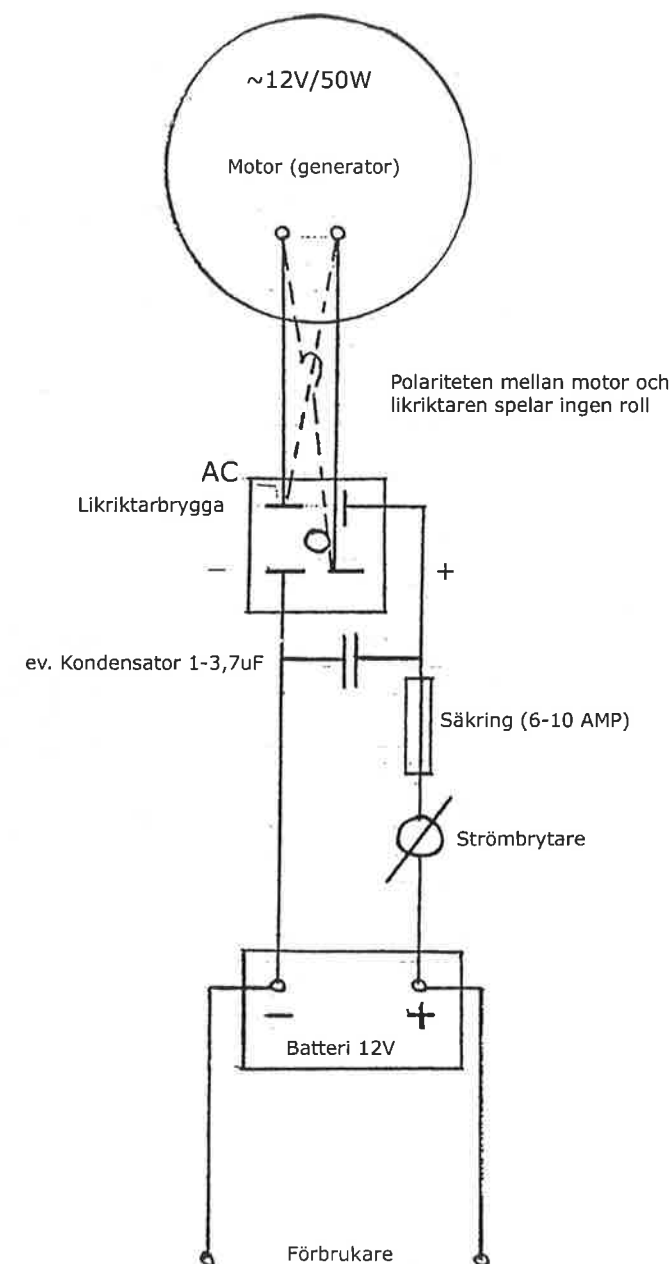
Kontrollera först med tillverkaren att det går att montera likriktaren på växelströmsuttaget

Om det är långt mellan motor och batteri använd gärna 2,5 mm kabel

HANS LARSSON, 1619

❖ Detta behöver du

Säkringshållare	25-407	Clas Ohlsson
Likriktare	22-2186	Clas Ohlsson
Kylmodul (ev)	22-3157	Clas Ohlsson
Strömbrytare	22-3514	Clas Ohlsson
Kabel (2*5 mm)	49-34	Clas Ohlsson
Kondensator	1-3 mF	Elfa i Solna

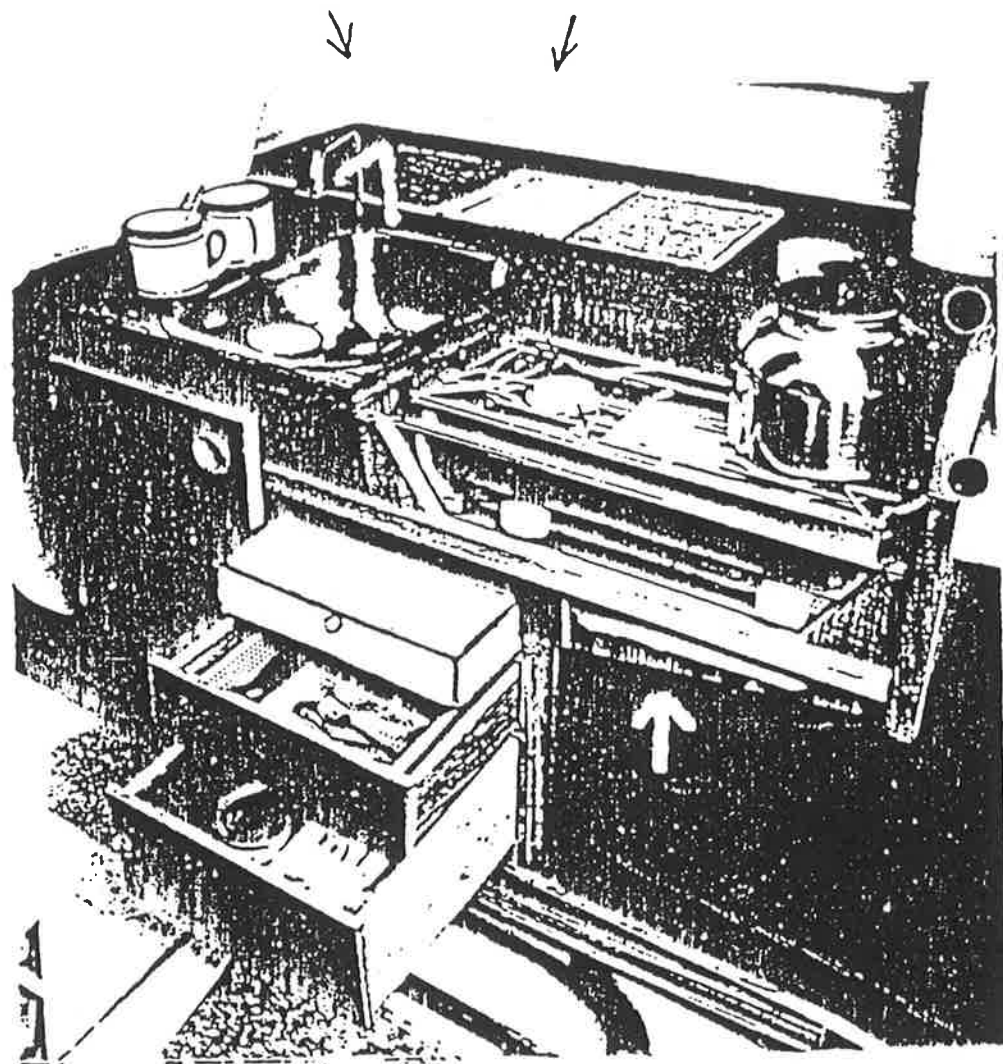


Hans Larsson

Fyra tips till pentryt

Saltvattenkran.

Isbox ca 50 liter, byggd med 5cm isolering.

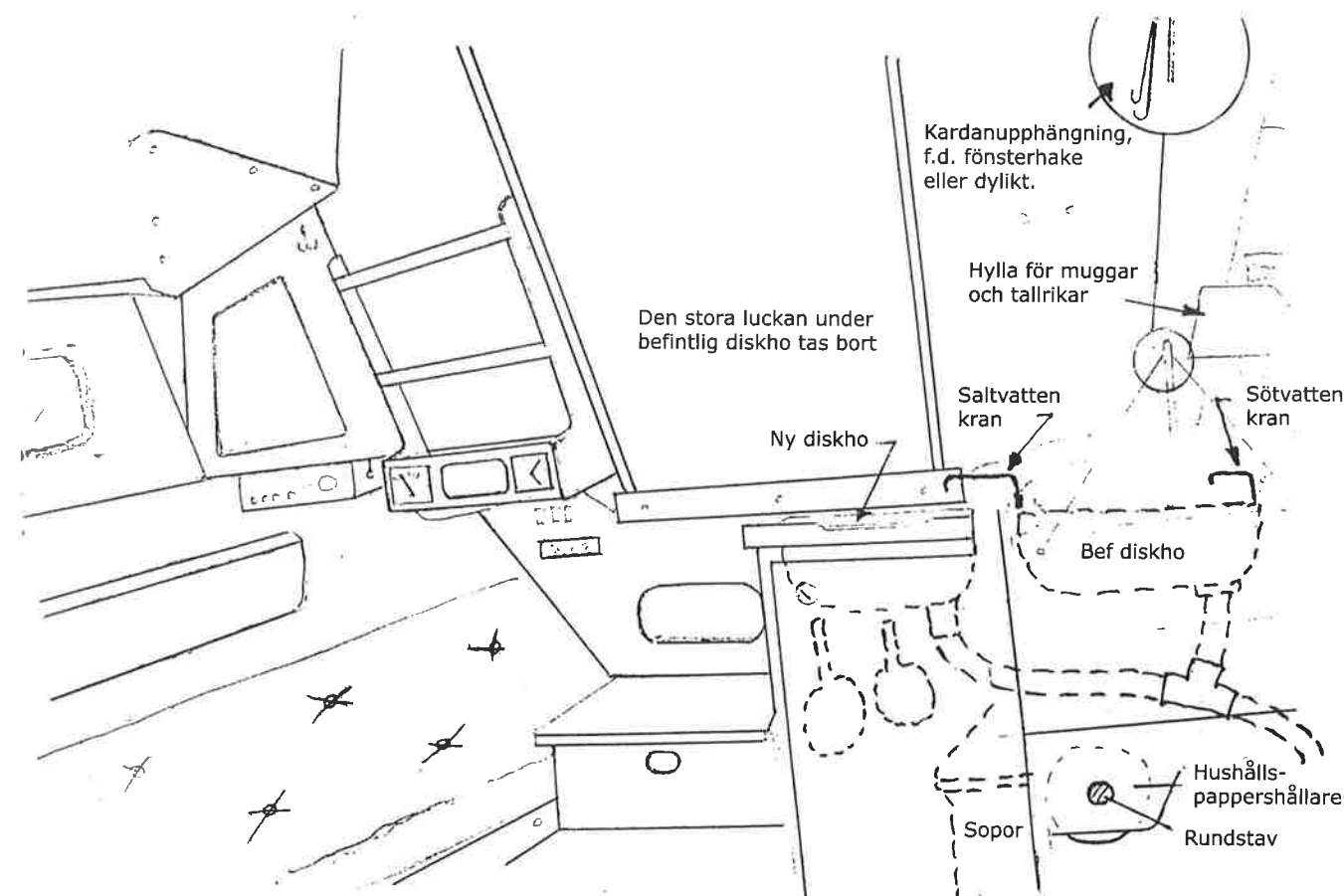


En ny låda med samma mått som den ordinarie mindre lådan.

Skärbrädan flyttar du hit.

URBAN EDVARDSSON

Fler pentrytips



Enklare påfyllning av sprit i köket

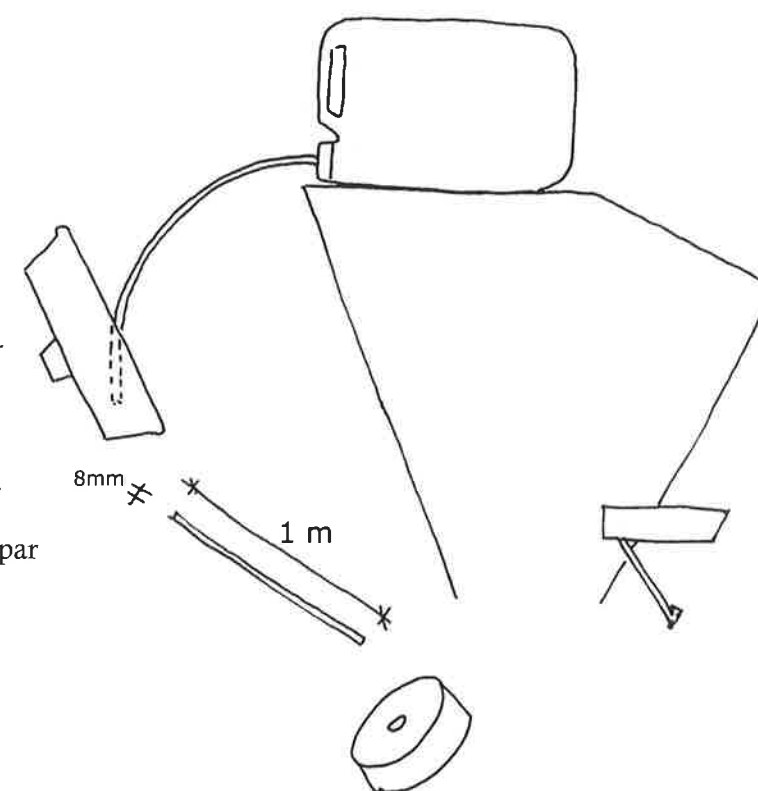
En meter plastslang. Ytterdiameter cirka 8 mm.

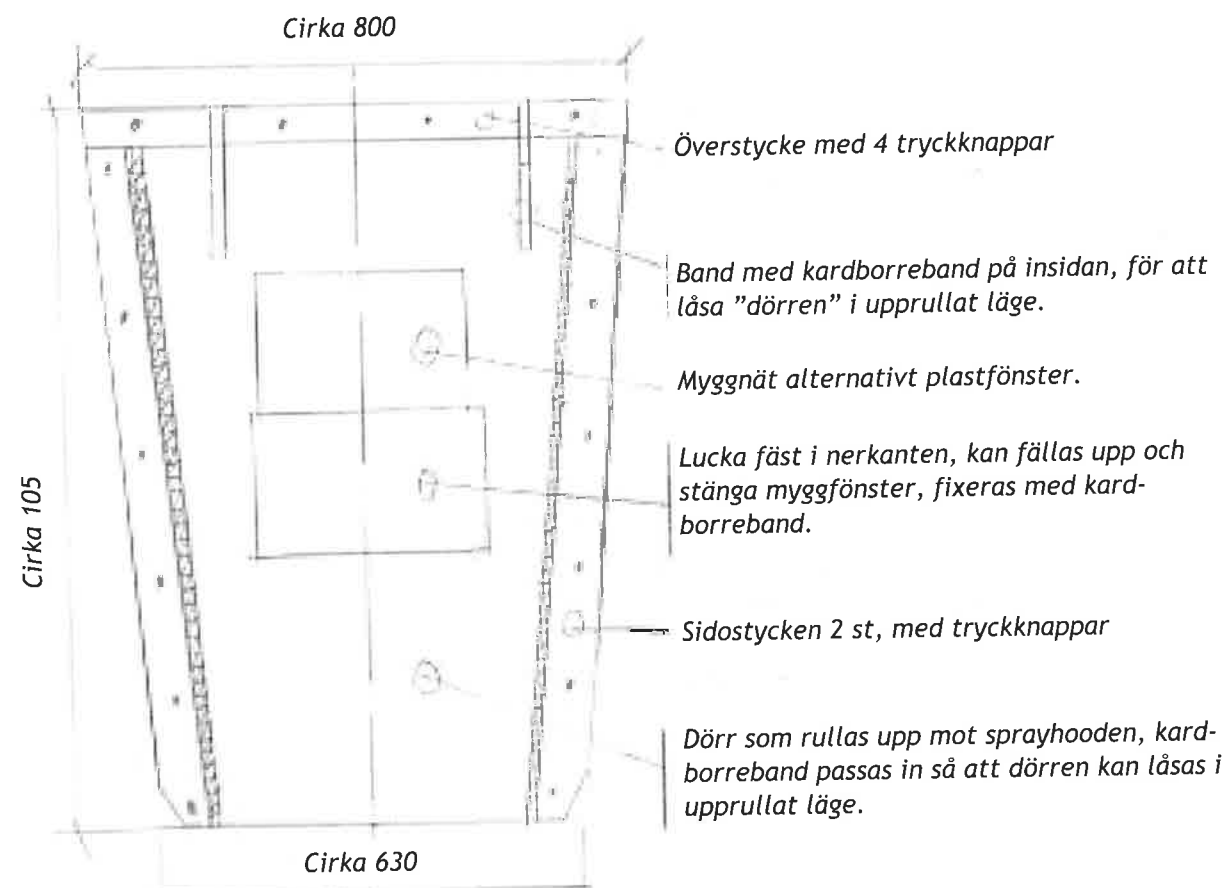
Ett gammalt lock till en plastdunk. Borra eller smält ett hål med 5 mm diameter.

Träng slangen genom hålet. Den sitter nu fast och sluter tätt.

Genom att höja eller sänka slangen ökar, minskar eller stoppar du påfyllningen av röd T-sprit.

Inget spill eller strul!





Tygdörr till ruffnedgången

Jag har gjort en tygdörr till min ruffnedgång, vi stugar undan luckorna och använder dörren från tidig vår till sen höst (när vi är ute med båten).

Måtten är ungefärliga, ta mått på din egen båt, det skiljer mer än man kan tro. Materialet är markisväv, dragkedjans längd har jag passat till, det går att med våld kapa dragkedjor, man låser den sedan genom att sy på tvären, fram och tillbaka några

gångar. Alla sömmar har dubbelt invik, så att det ser prydligt ut på insidan, det blir då en tredubbel förstärkning för tryckknapparna. För att få stil på sömmarna brukar jag vika, pressa och limma med textil-lim innan jag syr.

Till båten syr skepparen själv, man eller kvinna, det gäller bara att få låna symaskinen och så ska det vara en kraftig nål.

BENGT ANDERSSON, 1333

Mer ljus i ruffen

Monteringen är hur enkel som helst. Det följer en mall med som visar hur stort hål som måste sågas upp. Klipp bara ut mallen och dra med en blyertspenna runt den, borrar ett hål innanför strecket och såga ut med en sticksåg.

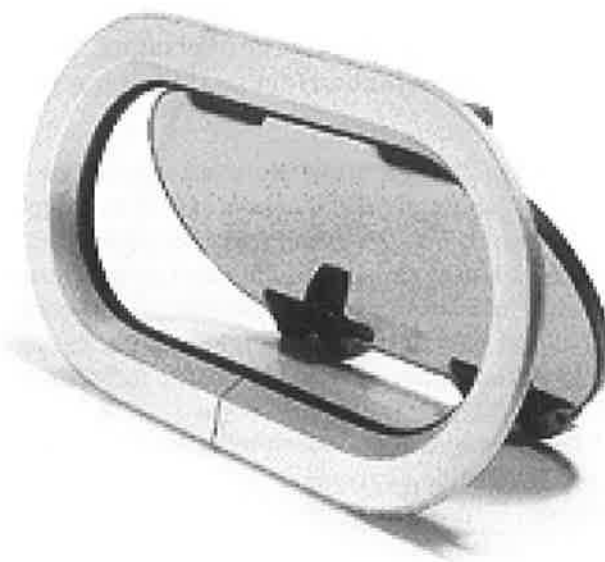
Jag använder mina gamla utsågade bitar som skärbräda på båten, det är en kul del eftersom mitt segelnummer finns på dem. När du ska montera ramen så glöm inte att täta med silikon. Ramen som du monterar på insidan måste skäras till i rätt tjocklek eftersom ventilen är avsedd för olika båtar med olika tjockt gods.

Resultatet blev mycket bättre än förväntat. Jag har nu ett fönster på vardera sida där jag kan se ut utan att behöva böja mig ner.

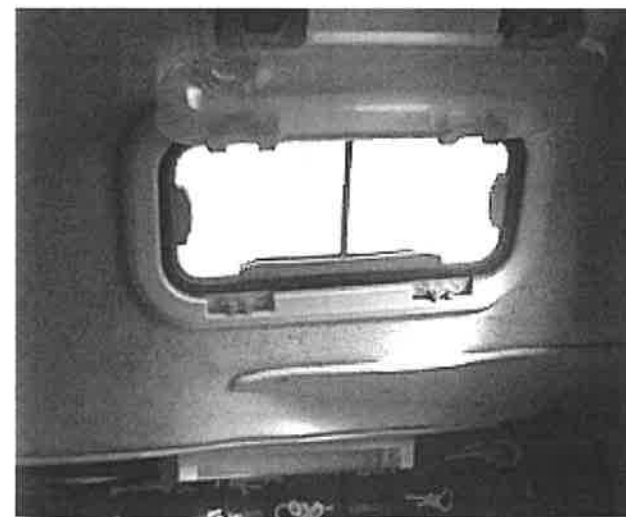
Jag får mycket mer ljus in i båten. Jag kan öppna fönstren om natten och få in massor av frisk luft utan att få in några mygg. Ett fönster på vardera sida garanterar bra genomluftning.

När jag lagar mat så öppnar jag fönstret över spisen och får ut all matos.

MICHAEL KARMANN, 2383



Denna ventil kommer från Portlight-Lewmar



Oset från matlagningen kommer ut här.



Det ser väl bra ut?

Undvik att tappa kölen

Det finns fler båtar som är föremål för mer eller mindre omfattande renoveringar. Här är ett annat storjobb utfört snabbt och effektivt ...

Då vår båt *Blå Tåget* under slutet av sommaren 2003 visat en del ålderskrämpor, i form av långsgående sprickor som indikerat kölens infästning mellan balkarna på ruffdurken, samt att ett tie-rod lossnade från sin infästning i skrovet på styrbord sida vid ett blåsig race vid Vinga, bestämdes att något radikalt måste göras om vi ville fortsätta att kappsegla båten.

Efter upptagning på hösten lossades främre kölbalken med hjälp av rondell.

Balken som var av järn hade på grund av rostangrepp lossnat från inplastningen i skrovet och låg lös på en sida.

Nu fanns ingen återvändo utan de andra två balkarna skars loss och visade samma tendens med kraftiga rostlager.

Tre nya balkar beställdes från en verkstad. Dessa tillverkades i rostfritt 5 mm plattjärn efter fackverksprincip.

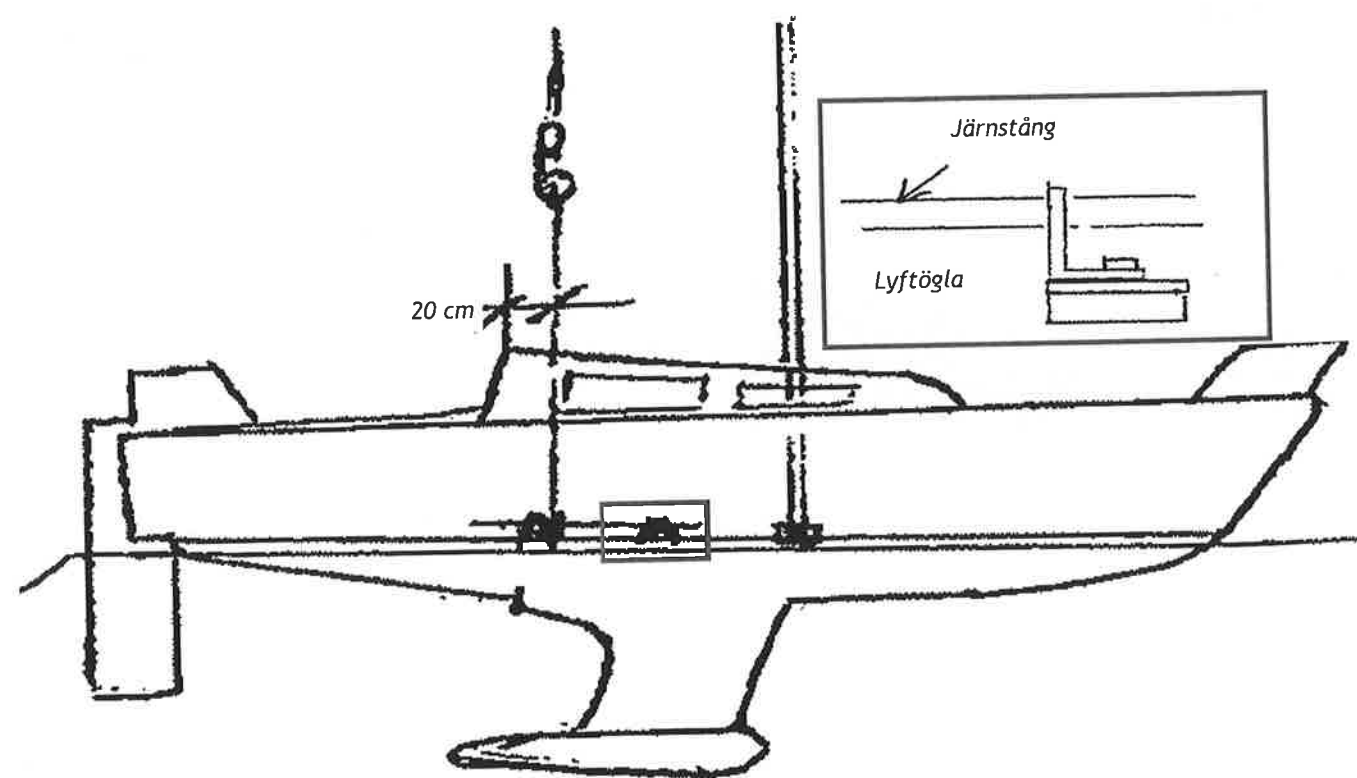
Samtidigt väcktes tanken på en centrumlyft. Två rejäla muttrar med 22 mm gängor monterades mellan fackverket i balkarna närmast nedgången vid trappan.

Två löstagbara öglor tillverkades enligt H-båtsprincip. Den har visserligen endast en ögla, men enligt vår mening är två öglor med en stång mellan en bättre lösning eftersom båtarnas vikt-punkt kan variera något, och balans uppnås genom att ändra fästpunkten framåt eller bakåt.

Enligt våra beräkningar är lyftpunkten cirka 10 cm framför balken under trappan, samt hålet för lyftlinan genom rufftaket cirka 20 cm från akterkant på rufftaket (se skiss). Observera att detta gäller äldre 77:or.

Hålet i rufftaket pluggades elegant med förkrommat platt tanklock.

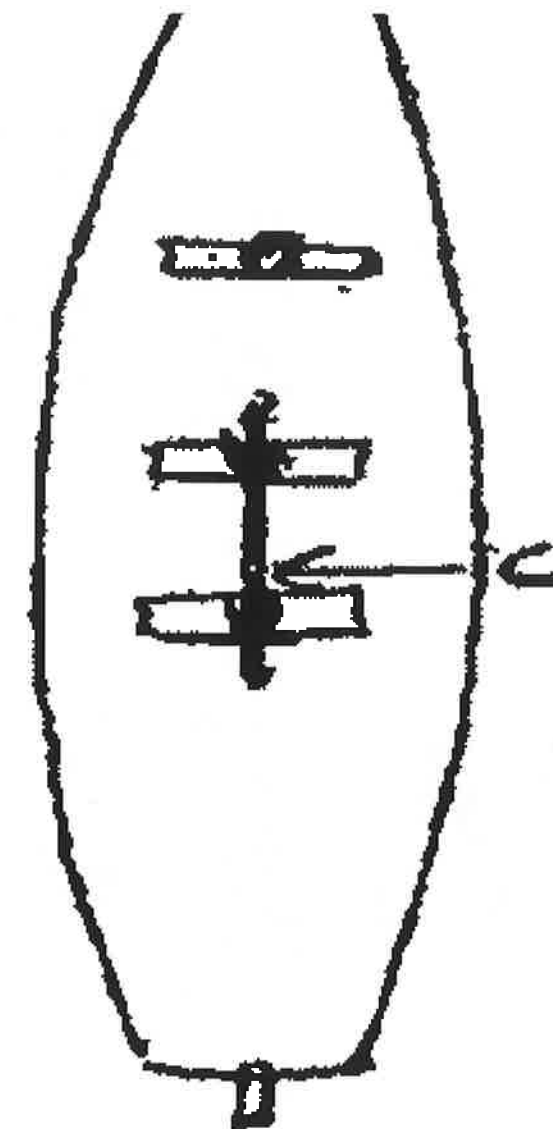
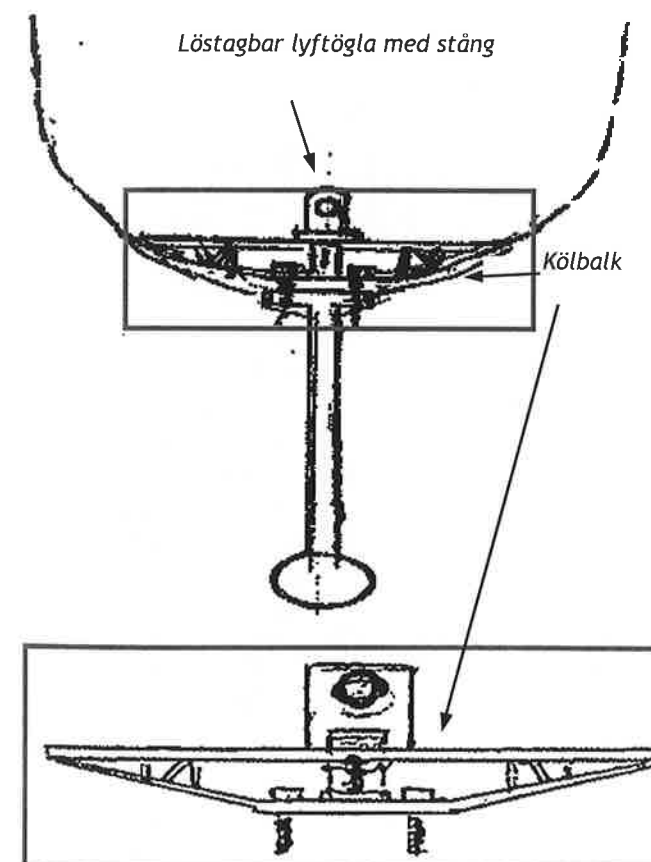
Balkarna kunde sedan efter ren- och inslipning



plastas fast med väv och polyester i botten, och utgjorde med sex nya rostfria kölbultar en klar förbättring av båten.

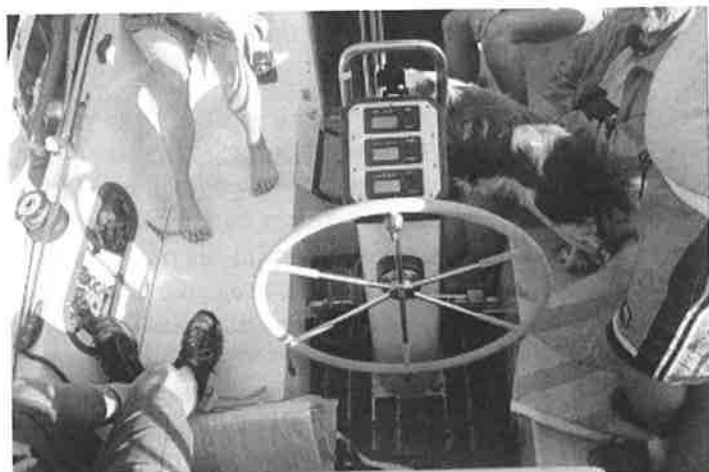
Observera att artikelförfattaren inte påtar sig något ansvar för eventuellt tappade båtar eller därvid orsakade skador på person eller egendom. Det är upp till varje båtägare att bedöma kölinfästningens skick, att bultarna har rätt gänglängd och så vidare. Var och en meckar och lyfter på eget ansvar.

LENNART KULLBO, 457



Ett besök på 1982 Fantasi

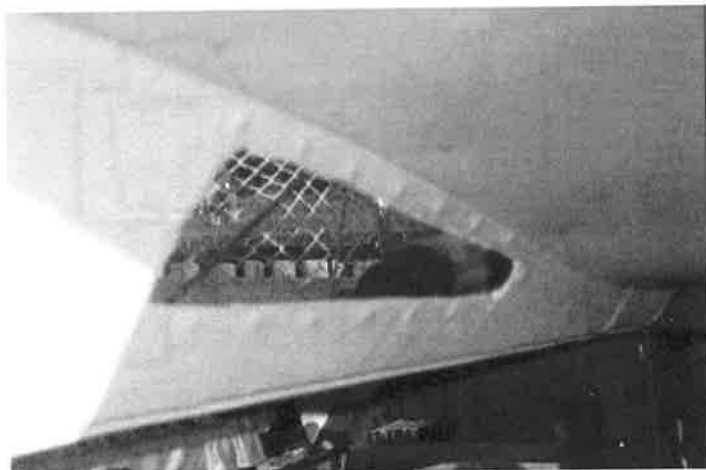
I Mälaren vid Stallarholmen ligger en Maxi77 som styrs med ratt. Ägaren Heine har själv monterat in den. Han har även gjort många ändringar inne i ruffen. Här är några fotografiska exempel.



Rattstyrning är väl för större båtar?



Titta under köksrullen, en skåplucka.



Ljusinsläpp genom egentillverkade fönster.



Plats för glas också.



Svarvade pinnar i fönserhyllan.



Stor sprayhood, även den egentillverkad.

FOTO: SOE IFONGÅRD

Stor sprayhood, sittbrunnsskapell och vindskydd

Jag monterade teaklist på rufftaket där samtliga fall går igenom, således kan alla segel sättas ifrån sittbrunnen.

Fallvinschen flyttades akterut och fallavlastare monterades, då kan man använda vinschen till flera fall.

Sprayhooden går att fälla fram över pulpeten med två små handgrepp.

Sittbrunnsskapellet uppsätts mycket enkelt: på sprayhooden finns två dragkedjor där kapellet sätts fast akterut sätts upp en båge som kapellet sträcks över. Styrbords och babords sidor samt akterdelen går att rulla upp.

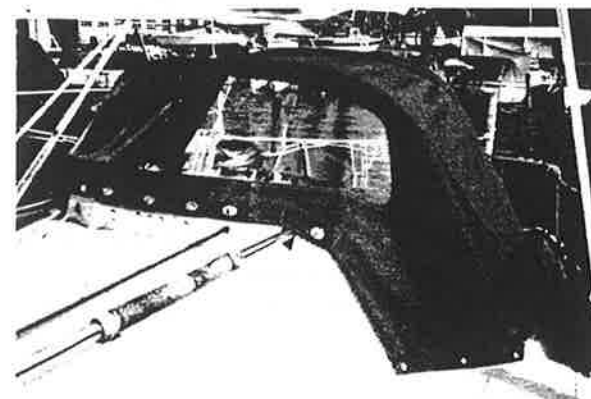
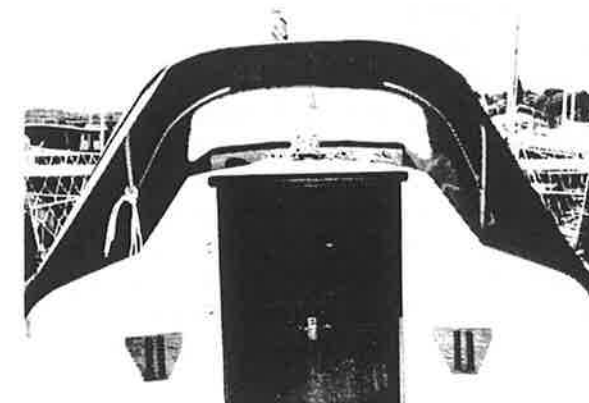


FOTO: CRISTER JOHANSSON



Så piggade jag upp min Maxi77:a

Skåp med skjutluckor

77:an saknar från början helt skåp på salongens båda sidor, det enda som finns är en hylla på var sida. Ett alternativ är att göra sidor med skjutluckor i teak. Dels försvinner en del av plastigheten, dels får man bättre ordning på sina prylar men framför allt mer plats. Längst akterut på styrbords sida en öppning utan lucka avsedd för sjökort och litteratur. Plasten under ryggstöden är isolerande.

Skott för radioapparater

På styrbordssidan över stick-kojen finns en öppning akterut som sällan används. Där har jag skruvat fast ett teaskott som innehåller all el-utrustning. Överst till vänster kommunikationsradio, därunder en vanlig FM-radio och ekolod. Mikrofonen till kommunikationsradion är framdragen till nergången, så att den kan nå från sittbrunnen.

På skottet sitter sedan kartläsarlampa, batteri-avläsare (voltmeter) med tryckknapp. Kikarställ vilket också lätt kan nå från sittbrunnen. Wallasvärmarens panel och strömbrytare för lanternor, ligg-belysning med mera plus ett extra strömuttag för strålkastare. På skottets nedre del sitter en panel med kompass och andra hjälpmedel. Panelen passar också i nergångens nedre del. Skottets baksida innehåller säkringar och huvudströmbrytare.

Täckskiva över spisen

På babordssidan finns pentryt med tvålågigt kök samt diskho. Det har jag täckt med en löstagbar skiva och får på det sättet ett stort och bra navigationsbord. Dessutom döljs pentryt på ett snyggt sätt. Öppning finns upptagen i skivan för vattenutkastaren.

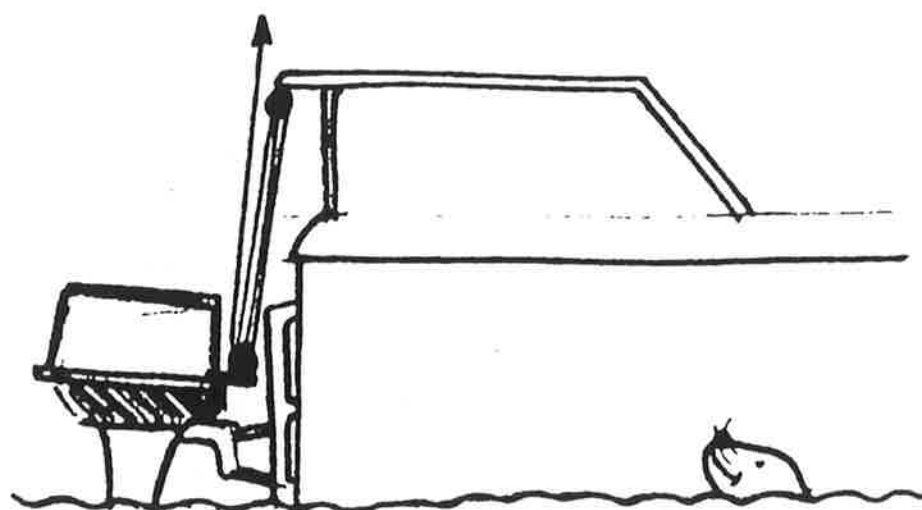
Teak i sittbrunnen

Sittbrunnen är klädd med teak. Teaken är limmad på 4 mm mahognyfaner som sedan kantats med teaklister vilka frästs ur så att de täcker fanerkanten och går i samma höjd som de ilagda teakribborna. Nåtning mellan teakribborna. På så sätt slipper man borra alltför många skruvhål i plasten. På 77:ans sittbrunnssarger har jag skruvat fast homogen teak, utskuren efter uttagen. Teaken är limmade 2"x 4" och formade efter båtens sidokonturer. Genom detta får jag betydligt längre skotskena för genua ett, 75 cm mot standardskenans 35 cm. Skotningspunkterna för genua ett blir betydligt fler.

I standardversionen kan en sån skena inte monteras på grund av det skarpa vecket i sargsidan. Vidare finns vinschar för genua ett och spinnaker på teakbrädan. I originalversionen får man föra skotet genom blocket och förut till befintlig vinsch på ruff-taket.

JONAS SUNDBERG

Lyfthjälp för utombordaren

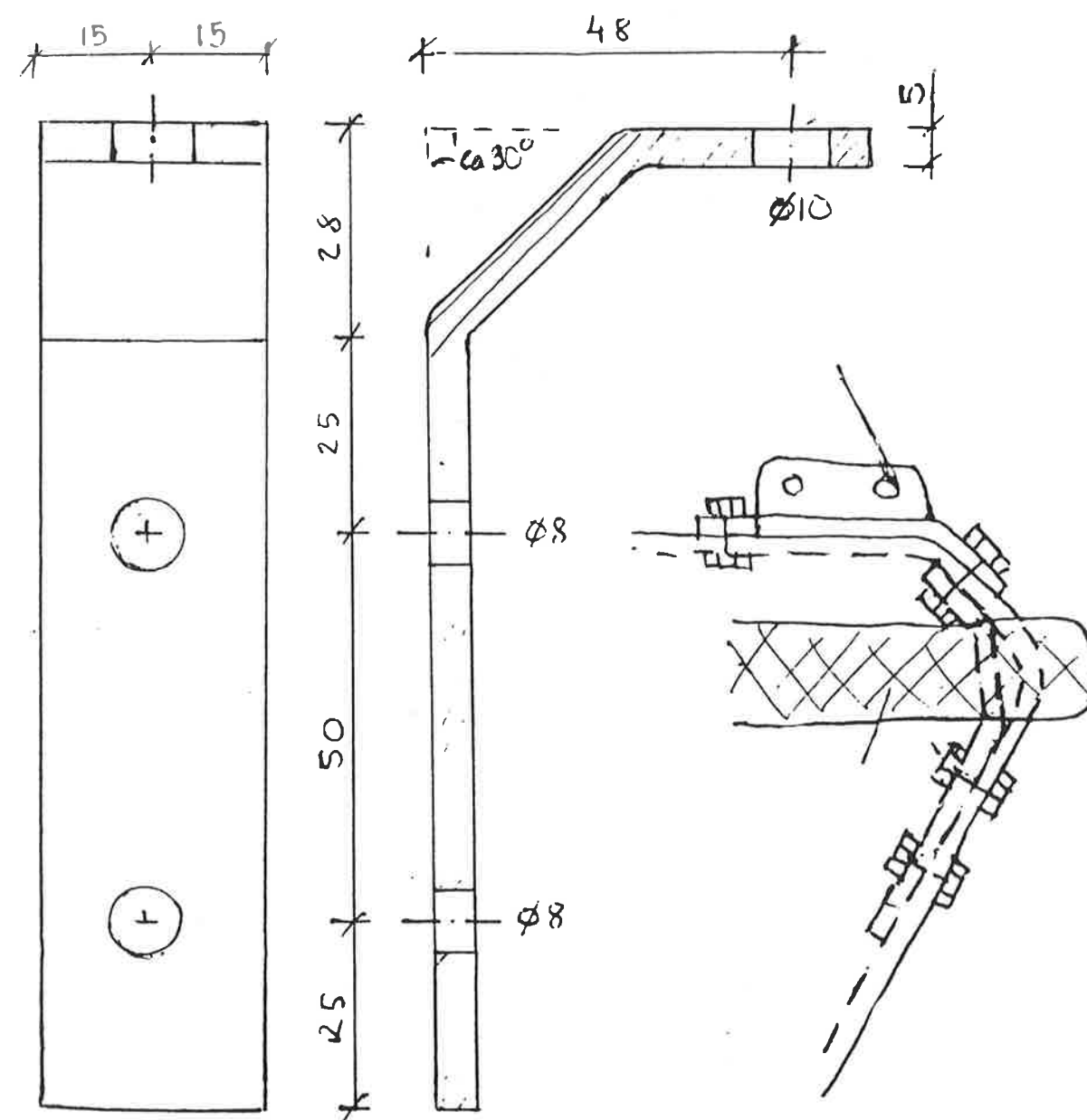


Sätt en talja mellan hantaget på motorn och akterpulpiten. Detta underlättar hanteringen av utomborderen enormt. Så att ett barn kalrar av det.

Förstärkning av förstagsfästet

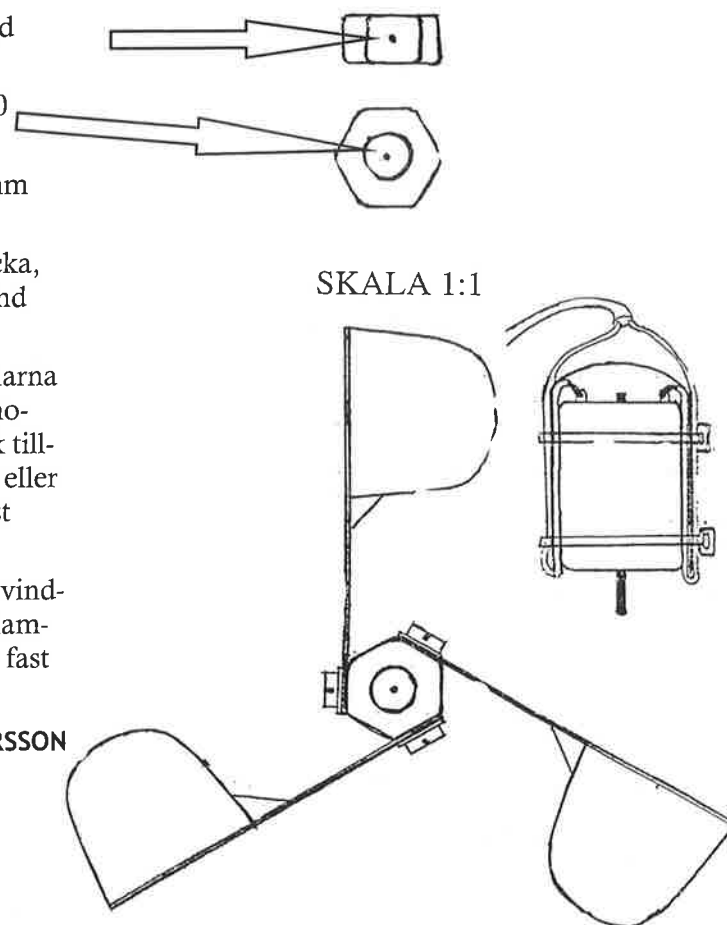
Fäst fast beslaget med befintlig 10 millimeters bult och borra hålen i skrovet (börja med en mindre så du träffar rätt). OBS: Lossa på spänningen i förstaget innan du monterar.

HASSE BLOMQVIST



Bygg en vindmätare

1. Slå körnslag på mutter, 3 sidor. Borra med 4,2 mm borr. Gänga med M5 tapp
2. Tennlöd fast remskivan i centrum av M10 muttern
3. Kaffemått, kapas cirka 20 mm. Borra 5 mm hål i ändan
4. Skruva fast med M5 rostfri skruv och bricka, eventuellt får skruven kapas något. Använd gärna mutterlås.
5. Tennlöd fast kablarna i motorn, lägg kablarna efter motorn. Trä på ett fuktskydd över motorn, t.ex. fingret från en diskhandske. Vik tillbaka kablarna efter motorn. Linda eltape eller montera buntband runt motorn. Tryck fast vindflöjeln, använd gärna mutterlås.
6. Montera vindmätaren i masttoppen med vindflöjel nedåt. Använd till exempel en rörklammer runt motorn till ett stag som popnitas fast i masttoppen.



❖ Detta behöver du

- 1 st Elmotor
- 1 st Remskiva
- 10 m Kabel
- 1st Panelinstrument 500mA
- 3 st Rostfria skruv M5
- 3 st Rostfri bricka 5.3 *10
- 1 st Mutter M10 mässing
- 3 st Kaffemått- kapas ca 20 mm
- Finns hos Clas Ohlsson

❖ Kalibrera vindmätaren

Km/h	m/sek
14,4	4
28,8	8
43,2	12
57,6	16
72,0	20
86,0	24

Experten trimmar

Förutsatt att undervattenskroppen är väl behandlad, försedd med antibeväxningsfärg och slät finns det inget viktigare än en rätt intrimmad mast.

När skrovet väl är sjösatt går du till mastkran och sätter på masten. På Maxibåtarna ställer man masten på däck och det räcker till att börja med att fästa babystag och undervant för att masten ska stå kvar. Resten klarar du av på din båtplats eller vid en brygga medan mastkranen används av nästa båt i kön.

Fäst förstag, yttervant och akterstag ungefärligt, så att masten står ganska rakt upp. Genom att skruva åt respektive slacka på vantskruvarna för yttervantens lutar man masten åt ena eller andra sidan. Följ efter med undervanten eller låt dessa hänga slaka så länge.

För att få masten att stå rakt i midskeppslinjen brukar jag lossa storfallet så mycket att jag kan mäta att masttoppen kommer lika långt från en bestämd punkt på vardera däcksidan – exempelvis ett mantågsfäste. När du är säker på att masttoppen är mitt ovanför midskeppslinjen och yttervanten är sträckta sätter du an undervant och babystag. Sträck dem så att masten kommer i någon liten krum och böjer sig akteröver. Böjen kan vara 5–8 cm. Den är bra för att hindra masten att pumpa i grov sjö. Enligt min mening bör undervanten vara lika hårt sträckta som yttervanten.

Ska masten luta bakåt?

Hur mycket bör då masten luta akterut? Varken för- eller akterut. Den individuella seglaren måste dock själv avgöra hur det ska vara just på hans båt. Sådana faktorer som seglens bukighet, vindstyrkan och sjöns beskaffenhet avgör från fall till fall. Själv tycker jag om när båten är något lovgirig. Om du är av samma mening kanske du måste luta masten något akterut, skota storen något mer upp i lovart eller twista genuan lite grann. Detta hör emellertid till ett annat kapitel i seglingens ABC och till den avdelningen finns det anledning att återkomma. Nu gäller det endast att skapa förutsättningarna för hög fart.

Förstaget måste kunna varieras

Förstaget ska kunna sträckas och släckas enkelt och snabbt. För att reglera sträckningen på förstaget under segling förekommer på Maxi77 två varianter:

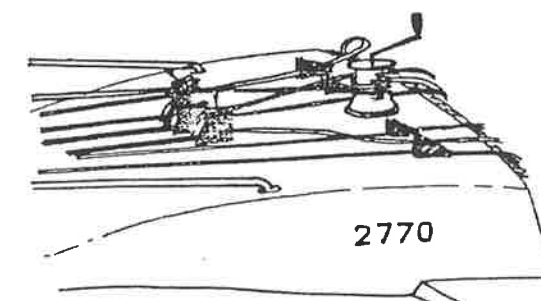
Antingen förser man akterstaget med hanfot av cirka två meters höjd. Hanfoten förses med trissor som medelst en blockanordning kan sträckas eller släckas. Eller också justeras akterstaget – och härigenom också förstaget naturligtvis – medelst en rattstagsträckare. I båda fallen måste man kapa av akterstaget. Det första alternativet är billigast och det ger i mitt tycke också seglaren den snabbaste trimförmågan.

Låt inte masten slingra sig

När du i vår sticker ut på din fjärd med seglen fylla av lite isig vind ska du inte tro att den perfekt riggade Maxi77:an är okej för hela säsongen. Då och då måste du kontrollera att masten är rak och att inte den ena sidans vant töjt sig mer än den andras, vilket är lätt hänt efter en lång, hård kryssbrog för en och samma hals. Detta innebär att båten kan komma att uppträda mer lovgirigt på den bogen än på den andra. Vidare – kan masten – eftersom vantspridarna är så kraftigt vinklade akterut – få en tendens att slingra sig. Detta bör undvikas! Fira ut storfallet, mät avståndet till mantågsfästena och kolla att spiran är rak. Om inte så skruva tills du är nöjd!

Inga rynkor i genuan

Från och med 1979 års modell finns som standard avlastare och "stoppers" framför winschen på rufftaket. Dessa stoppers är avsedda för bomuthal, storfall, genuafall, spinnakerfall. Också spinnaker-nedhal och lift samt dirk(!) är dragna över rufftaket ned till brunna liksom också cunninghamsträckaren till storen. Dessa arrangemang är utmärkta. Man hoppas bara att seglaren inser att de bör utnyttjas till fullo. Särskilt vill jag framhålla genuafal-



Fyra avlastare på rufftaket. Vid sidan av winchen finns fyra clamcleats, allt avsett att förenkla trimmet av segel och spinnakerbom.

Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från föregående sida.

let. Det är ett mycket rörligt instrument att trimma genuan med – helt jämförbart med storens Cunnhamjustering!

Tyvärr ser man ofta hur genuafockarna är sträckta till max också i lätt vind med störande veck som följd. De moderna förseglen är försedda med stretchlik och avsikten är att du som seglar ska kunna variera seglens bukighet alltefter rådande förhållanden. Man kan säga att en genua skotas inte bara i skotet utan också i fallet. När det blåser hårt på kryssen ska fallet vara ordentligt sträckt. Råder lätta vindar ska fallet vara ansatt. Rynkor efter främre liket får inte förekomma.

Klättra och falla - melodin på kryss

Trots att Maxi77 väger så mycket som två ton är den en lätt displacementbåt vad gäller seglingsegenskaper. Den ska därför seglas upprätt. Sjön måste man vidare ta på rätt sätt. Inte pina mot vinden. Ta våg för våg som i en jolle, klättra och falla, klättra och fall.

Sensuella undervindar

Som många Maxi 77 seglare har upptäckt så är konstruktionen synnerligen lämpad för undervindssegling. Få moderna båtar, om ens någon i denna storleksklass, erbjuder så hissnande slöror och länsar som Maxi77. När jag köpte min båt 1974 köpte jag också en spinnaker. Vilken jag sena-

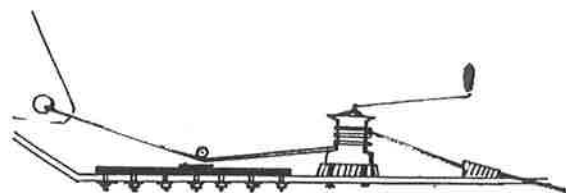
re bytt ut mot en modern av typ radialhead. Vilken sensuell njutning att segla med detta segel! Mitt i vintern kan jag höra seglets prassel när det vecklar ut sig. Dess FLOM-FLOM i underliket på hårda slöror trots att jag i själva verket sitter, som nu, vid en skrivmaskin och minns.

Jag vill avsluta denna artikel med ett gott råd: när du köper spinnakerwinschar så ta till så mycket att du klarar av att också skota stora genuan på den. Göteborgarna har lärt mig att det blir mycket bekvämare och riktigare att skota genuan akter om skotskenan. Till sommaren ska jag alltså ha bytt mina gamla spinnakerwinschar mot starkare.

Men det är ju inte långt dit – så man får väl snart sätta igång.

Vi ses.

GÖSTA WALLMARK



En lämplig komplettering är skotwinchar akter om skotskenan. Observera distansklotsen för att undvika att skotet kommer i benknip. Dessa winchar är avsedda för spinnaker men gör också nytta för genua ett.

Trimma mastheadrigg

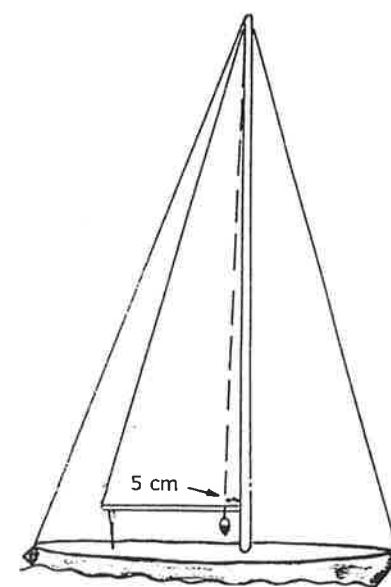
Trots att 7/8-delsriggen blivit mycket populär de senaste åren finns det ännu gott om mastheadriggaded båtar. Den här trimningsvägledningen är ett försök att åstadkomma en enkel checklista med förklaringar vid trimning av en mastheadrigg. Naturligtvis finns det alltid båttyper som kräver sin speciella behandling för att gå bäst.

Mastlutning: Huvudregeln är att masten aldrig får luta framåt. Antingen ska den stå lodrätt eller luta något akteröver. En av de faktorer som påverkas av mastlutningen är balansen i båten.

Trimmas masten akteröver blir den lovgirigare. Trimmas masten framåt blir båten lättare på rodret eller till och med fallgirig.

Trimma riggen i följande ordning

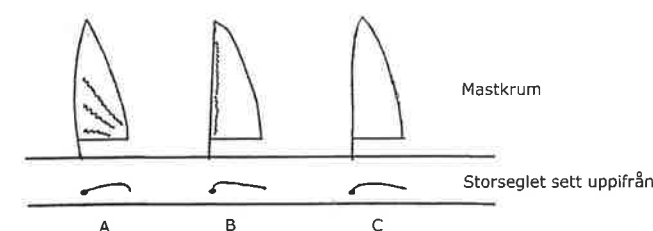
1. Se till att båten ligger korrekt i vattnet. Således varken på näsan eller på häcken.
2. Kontrollera att masten står mitt i masthålet eller på spåret.
3. Trimma masten så att den lutar cirka 5 cm akteröver (se bild)
4. När masten trimmas så att den även står rätt sidledes (se punkt 7) provseglar man och tar rätt på den korrekta mastlutningen
5. Är båten tung på rodret (mer än 3–4 grader



Loda med hjälp av storfallet

roderutslag) trimmas masten föröver (seglens ska vara riktigt skotade)

6. Är båten för lätt på rodret (mindre än 1–2 graders roderutslag) trimma masten akteröver.
7. Är inte båten så lovgirig att ett roderutslag på 2–3 grader krävs för att inte gå upp i vind, blir i allmänhet avdriften för stor.
8. Mastens kumning är avhängig av storseglets form. Krumningen åstadkommes med underkant, inre förstag (babystag) samt eventuella backstag.

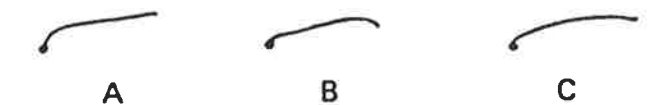


A) Masten krummar för mycket och rynkor från bomnocken upp mot masten bildas. Seglet är plant och buken ligger långt akterut.

B) Masten är för raki förhållande till seglet. Rynkor längs masten, buken långt fram i seglet.

C) Masten lagom krum. Maxbuen ligger 40-50 procent akter om masten, inga markanta rynkor i seglet. Ett mått på maximal mastkrum anses 2 procent på totala mastlängden vara.

9. För- och akterstagens spänning är avhängigt av förseglets form.



A) För löst för- eller akterstag. Förliket faller ut åt lä och buken kommer för långt fram.

B) För hårt ansatt förstag. Seglet blir plant i framkant och buken ligger långt bak.

C) Korrekt trim. Maxbuk något för om mitten på förseglet.

10. Trimning av vanten. Toppvanten ska vara hårt ansatt och vantspridaren ska dela vinkeln som bildas av vantet runt vantspridaren mitt itu. Övriga vant trimmas in efter toppvantet. Masten riktas först upp så att den står rakt i sida. Ett bra sätt att mäta detta är att använda ett

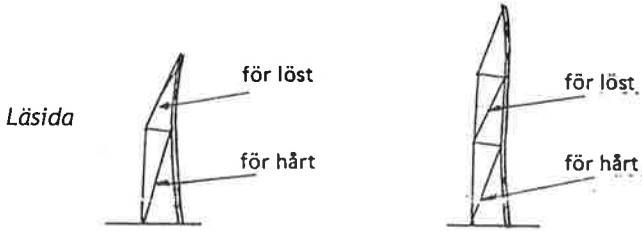
Fortsättning på nästa sida.

Fortsättning från föregående sida.

fall från masttoppen och mäta avståndet till röstjärnen på bägge sidor.

När detta är gjort och masten står mitt i masthålet, tajtas undervanten upp så att masten är helt rak sedd framifrån. Om masten har mellanvant (2-spridarrigg), tajtas dessa också upp så att masten fortfarande står rak men därefter slackas ett par varv på mellanvantets vantskruvar på bägge sidor. Detta för att masten inte ska böja sig innan den är färdigtrimmad. De sista justeringarna av vanten sker alltid under segel, då masten även ska stå rak under belastning. Detta ska utföras så att masten sedd framifrån förblir rak i alla vindstyrkor. Lä

vant ska alltid vara så spänd som möjligt, helst helt spänd, annars går det ut över seglingsförmågan, särskilt möjligheten att ta höjd. Det är mycket viktigt att kontrollera mastens ansättning var gång man varit ute, speciellt efter hård segling.



Vem gör vad på kappsegling

	Rorsman	Gast 1	Gast 2	Fördäcksgast
Start	Uppsikt, taktik. Skotning stor.	Skotning genua. Uppsikt i lä.	Ger tid: 5,4,3,2,1 m 45,30,20,15,10,1 s	Uppsikt linjen. Hjälpa genuakjolen över mantåget vid skotning.
Uppgift kryssen	Max fart i sjön, trim av travare, kollar storen	Ständig trimm av genua. Ev dra runt spinnackergajarna.	Kompasskurser till rorsman.	Packar spinnacker. Gör klart för rundning.
Slag	Säger till. Slår. Justrar travaren.	Lägger två varv skot runt andar winchen.	Flyttar sig till andra sidan. Hjälper till att skota.	Hjälper ev. in genuakjolen.
Rundning krysslör/läns	Släpper ut storen. Släpper häckstag.	Lossar ev. lift och nedhal, justerar spinn.bom ger gast 2 lägaj, släpper genuaskot lite, hissar spinnaker. Skotar loarts-gajen, släpper genuafall.	Kopplar spinnakern. Drar ut loartshorn mot bom. Skotar lägaj.	Sätter upp spinnakerbom och faster gaj i den. Tar in genuan
Gipp	Säger till.	Skotar spinnaker ensam i gippen. Ger gast 2 lägaj.	Släppe ev. nedhal. Skotar lägaj.	Gippar bommen.
Spinnaker ned Rundning till kryss	Skotar stor och häckstag. Justerar travaren.	Lägger åt loartsgaj. Hissar genua. Skotar genua.	Går ner i ruff-nedgången. Tar tag i lägajen. Tar in spinnaker via lähornet.	Drar bomuthal. Ser till att genuaskotet löper rätt. Losar loartsgaj helt och faller sakta. Tar ner spinnakerbom.
Revning	Lossar stroskotet.	Släpper storfall.	Drar revlina.	Justerar kick.

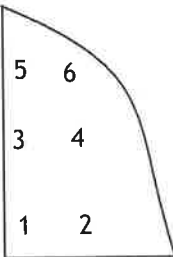
Hjälp för trimmning

Storsegel

Sjöförhållanden	Spänning i mastlik	Planingsrev	Mastböj	Topplattans vinkel med bommen
Smultvatten				
Svag vind	löst	30 % indraget	rak	0-2° upp i lovert
Mellanvind	spänt	i botten	ett par cm böj	0-5° upp i lovert
Hård vind	max	i botten	max	parallell
Krabb sjö				
Svag vind	löst	löst	rak	3-5° i lä
Mellanvind	relativt löst	50 % intaget	något böjd	0-3° i lä
Hård vind	hårt	i botten	70 % av max	0-10° (beroende på båtens styvhet)

Telltals

Om 1 och 3 fladdrar på loartsidan - ta hem planrev.
Om 4 och 6 fladdrar på läsidan med ej 3 och 5 - seglet stänger, dra i cunningham.



Genua

Sjöförhållanden	Segelform	Förlik	Akterstag
Smultvatten			
Kryss lätt vind	Buktigt med plan framkant	Sträckt så rynkor försvinner	40-60 % av max
Kryss i mellan - hård vind	Plant	Maxsträckt	MAXspänning
Krabb sjö			
Kryss lätt vind samt slör	Maximal buk	Löst, eventuellt med horisontella rynkor från pistolhakarna	20 % av max
Kryss i mellan - hård vind	Varierande	Maxsträckt, dock utan vertikala rynkor	60-80 % av max

Telltals

Om loavarts trådar i toppen fladdrar och övriga är stilla - flytta skotpunkten förut.
Om de nedre fladdrar - flytta skotpunkten akterut.

Felsökningsschema

Felsymtom	Orsak	Åtgärd
Lovgirig Båten vill lova upp mot vinden med sådan kraft att det är jobbigt att hålla i rodret.	Storen är för bukig	Böj masten, dra ur bomliket, spänn cuningham
	Storen stänger	Ta hem akterstaget, tvista seglet mer
	Trycket i storen för stort	Travaren i lä, reva seglet
	Genuan för plan	Skotpunkten ska förut
	För lite tryck i förseglet	Byt till större genua
	Masten lutar för mycket bakåt	Räta masten genom att spänna förstaget
	Masten står för långt akterut	Flytt fram masten
	Båten lutar för mycket	Travaren mot lä, reva seglet, placera om besättningen
Fallgirig Båten vill falla av från vinden då rodret släpps. Seglens tryckcentrum för långt förut.	Storen för plan	Släpp på bomlik och cunningham. Räta masten
	Storen öppnar	Släpp akterstaget. Minska tvisten
	Trycket för litet i storen	Travaren mot lovart, släpp ut rev
	Genuan för bukig	Spänn fall eller cunningham
	Genuan stänger	Flytta skotpunkten akterut
	För stort tryck i genuan	Minska försegel
	Masten lutar för mycket föröver	Släpp lite på förstaget
	Masten står för långt förut	Flytta masten akterut
	Båten lutar mot lovart	Segla plant eller med lite lälutning
	Besättningen felplacerad	Flytta längre förut

Dålig höjd Du tar inte lika bra höjd som andra Maxi77:or	Fallgirighet ger dålig häjd	Så länge båten inte är allt för lov- girig och tung på rodret kan du gå igenom åtgärderna för fallgirighet
	Fel lutning på masten	Luta akterut. Genereellt gäller tt ju mer masten lutas akterut, desto bättre höjd. Båten får inte bli tung på rodret.
	Förstaget är för slackt	Spänn upp med akterstag
	Genuan för bukig i förliket	Segla med lite inslag och fladdrande telltails.
	Masten pumpar	Spänn undervant, sätt an babystag
	Skotning för långt i lä	Flytta genuans skotpunkt mot båtens mittlnje. Skjut storskotet mot lovart
	Masttoppen faller av mot lä	Om den faller av för mycket, spänn upp toppvanten
	Båten lutar för mycket, för stor avdrift	Alle man på relingen. Öppna seglen, framför allt i toppen. Minska segelyrtan

Så här ska du trimma på kryss

	Lättvind	Mellanvind	Hård vind
Bomlikssträck	Innanför märket	På märket	Planrev
Cunningham	Inte alls	Måttligt-hårt *måttligt	Mycket hårt *hårt
Akterstag	Löst	Måttligt *lite	Mycket hårt *måttligt
Mastböj	Rak	Måttligt *lite	Mycket hårt *måttligt
Travare	I lovart, twist	I center	Mot lä, för balans
Skotpunkt	Framåt	Grundinställning	Bakåt
Planrev	Inte alls	Vid behov *inte alls	Fullt *måttligt
Kick	Lös	Måttlig	Måttlig
Mastlutning	Bakåt	Lite bakåt	Vertikal
*= vid grov sjögång			

Trimma med Sundelins

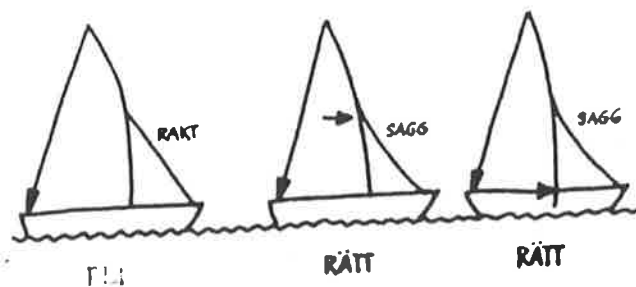
Vid bryggan

Ställ in masten rak i sidled. Kontrollera att den inte lutar genom att ta storfallet och mäta av mot relingslisten på vardera sidan av båten.

Se till att masten står lodrät i båten. Det gör du enklast från land. Tvärs masten ställer du dig långt bort med ett lod i handen. Jämför med masten bakom.

Lås masten när grundinställningen är klar. Den fixeras med hjälp av undervant och babystag. Släpp efter på förstaget och ta hem i akterstaget för att ställa in den maximala mastböjen.

När du hittat din maximala matböj kan du slacka lite i akterstag. Då har du något mindre mastböj samtidigt som förstaget då inte är helt sträckt, det vill säga du bukar till både stor och försegel med akterstag. Det är just det som är finessen. Stor och försegel ska passa ihop. Istället för att inducera en mastböj med hjälp av förstaget använder vi alltså spridarbeslaget respektive däck som fixpunkter att böja masten kring. (se fig)



Mellanvind

(4 m/s)

Kontrollera att masten står rak i sidled. Det gör du genom att titta med ögat alldeles intill likrännan.

Halsa seglen rätt. Börja med storen. Ringen i halshornet ska sitta lika långt ut från akterkanten av liktampen eller dess förlängning som sprinten i beslaget sitter bakom masten. Samma princip för förseglet.

Sträck fallen. Rynkorna ska precis försvinna. Märk av detta läge med tape på fallen.

Bomlik/planingsrev tar du bara hem på lite gran så att seglet fortfarande ska ha fin form ända ner till bommen.

Akterstag. Ta hem lite grann så att förstaget inte

saggar för mycket. Buken ska ligga mitt i storseglet och lite längre fram i förseglet.

Ledvagnen ställs in så att bommen kommer i båtens centrumlinje. Det vill säga ledvagnen kommer att stå i lovart.

Storskotet justeras så att översta lattan är parallell med bommen.

Genuaskotpunkten kontrolleras med hjälp av telltales. De ska stå lika upptill och nertill i seglet.

Genuaskotet justeras så att akterliket är parallellt med masten så långt upp som möjligt.

Skotvinkeln för förseglet bör ligga 8–9 grader.

Kicken kan vara lös

Nu ska båten balansera med ett lätt tryck i rodret. Rodervinkeln får aldrig överstiga 5 grader och båten får aldrig vara fallgirig

Eftersom det visat sig att båtar med bakåtlutande master seglar fortare än båtar med masten rakt upp bör du prova att luta masten bakåt innan du går vidare med segeltrimmet. Börja alltså om med bryggtrimmet men med förstaget några cm längre (se andra punkten under "Vid bryggan")

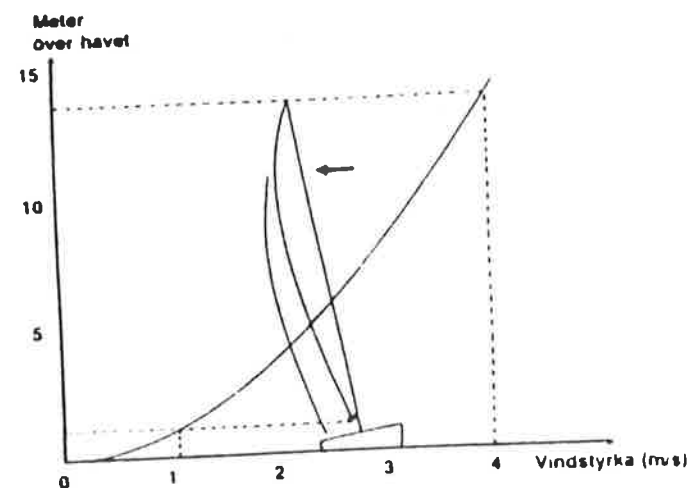
Lättvind

(Under 3 m/s)

Twista seglen.

Vindhastigheten är olika uppe och nere i seglet. När vi seglar i blankvatten betyder det att det blåser högre upp eftersom båten går framåt trots att det är stiltje vid vattenytan. Skillnaden i vindhastighet uppe och nere i seglet är ovanligt stor och det betyder att vinden ska möta seglet med olik infallsvinkel uppe och nere i seglet. Seglen ska twistas.

Öka utrymmet mellan seglen. Det vill säga flytta ut skotpunkten för förseglet



Ordlista

Akterlik är seglets bakkant.

Akterstag är staget från masttoppen till båtens akter.

Babystag är ett inre förstag.

Backstag är ett stag som sitter på samma höjd på masten som förstaget och går ner till båtens akter.

Bisektris är en linje som delar en vinkel mitt itu.

Bomlik är storseglets underkant.

Bomuthal är taljan som man sträcker bomliket med.

Buk är seglets djup.

Cunningham är ett trimhåll i seglet, ovanför halshornet, som man sträcker förliket med.

Fallgirig är en båt som faller av från vinden när man släpper rodret.

Förlik är seglets framkant.

Förstag är staget från fören upp till masten.

Kick eller bomnedhalare håller ner bommen på undanvind.

Krängningsvinkel är den vinkel båten kränger med från lodlinjen.

Lattor är de ribbor av plast eller trä i seglet som håller upp akterliket.

Ledvagn justerar skotvinkeln för storen.

Lovgirig är den båt som lovar upp mot vinden när man släpper rodret.

Mastböj eller mastkrum är den avvikelse från rak linjen mellan masttopp och halshorn. Mastböjen är oberoende av mastlutningen.

Matslutning eller mastrake är mastens lutning bakåt.

Sagg är förstagets avvikelse från raka linjen.

Skotvinkel är vinkeln mellan båtens centrumlinje och linjen halshorn-skotpunkt.

"Stängt lik" Seglets bakkant pekar upp i lovart.

Telltales är garnbitar på seglet som avslöjar vindens strömning.

Twist är steglets vridning i akterliket. Ju mer översta lattan pekar åt lä desto mer twist.

JÖRGEN OCH PETER SUNDELIN

Skota löst.

Släpp fallet något.

Lossa cunningham.

Kicken ska vara lös.

Släpp efter något i planings/bomlik.

Segla på lä telltales i stället för som normalt på lovarts.

Hårdvind

(mer än 6 m/s)

Twista seglen. Ju större vågorna är desto mer ska du twista seglen. Ju större vindens friktion är mot vattnet desto större blir skillnaden i vindhastighet uppe och nere i seglet.

Öka skotvinklarna genom att flytta ner ledvagnen och ut skotpunkterna.

Minska buken genom att dra i akterstag. Masten böjer sig då samtidigt som förstaget sträcks.

Plana ut seglen. Dra i cunningham och sträck förseglets fall. Buken förflyttas framåt samtidigt som akterliket öppnar sig.

Skota inte så hårt.

Minska krängningen. Båten ska seglas så upprätt som möjligt och får aldrig kränga mer än 25 grader.

Kontrollera balansen. Båten ska alltid balansera och rodervinkeln får inte överstiga 5 grader.

Trimtips

Skifta segel i hård vind. Resonera så här med dig själv: Om jag hade haft de segel upp som jag funderar på att byta till – skulle jag då fundera på att byta till det segel som jag har upp nu?

Om att välj segel. Välj alltid efter de förhållande som råder i starten.

Av- och påmastning. Räkna varven du skruvar upp och skruva tillbaka igen och lås vantskruven. Trimmet är intakt till nästa segling

Märk upp:

Spridarna för referensavstånd när du skotar.

Fallen för olika vindar.

Akterstag för kontroll av förstagsagg.

Skotpunkter för olika segel och vindstyrkor.

Rorkulten med 5-gradermarkering.

Gör en trimlista

Om vinden ändrar sig – vad ska jag då först justera.

❖ Artikel ur Segling 3-1998 av Magnus Lindén

Få båtar har väl revolutionerat båtlivet i Sverige så mycket som Maxi 77. Hon kom i en tid då båtlivet började sin spridning till en större allmänhet, och hon hade ett pris som fick övriga båttillverkare att få skrämselflicka. En välseglade familjebåt med fem kojplatser och en rymlig sittbrunn för 28.850 kr, segelklar och inklusive moms!

Inte bara priset var sensationellt. Hela skapelsen var ett resultat av modigt nytänkande, med den kantiga formen med skarpa slag strax under vattenlinjen, inget skarndäck och en fenköl med bulb. Utrymmena invändigt blev enorma, och båten blev oerhört styv under segel.

Men lika viktigt var att skrovet gjordes i ett stycke, och de lodräta friborden med slag under vattenlinjen underlättade monteringen av inredningen, som gjordes spartansk men funktionell. Det lutande ruffskottet gjorde en skjuthucka med luckgarage överflödigt, och på det sparades pengar (men det krävs en sprayhood för att hålla regnet ute om nedgångsluckorna inte är på plats).

Allt detta var ingen tillfällighet. Maxi 77:ans skapare, Pelle Petterson, var vid den här tiden industridesigner. Att han dessutom var på väg att bli en av Sveriges mest värmeriterade seglare genom tider, med både VM- och OS-medaljer, märktes också på utformningen av 77:an. Hon fick många trimningsmöjligheter som standard, fallen var nerdragna till en vinsch på rufftak där de kunde nås från sittbrunnen.

Eftersom Maxi 77:an var gjord för att tillverkas i stora serier i högt tempo kunde priset hållas nere. Och eftersom det så här i början av 70-talet fortfarande var förmånligt att låna pengar – med inflation och avdragsmöjligheter – så behövdes knappt någon marknadsföring för att få försäljningssiffrorna att snabbt rusa upp i höjden.

Mässbesökarna stod bokstavligen i kö för att göra sina beställningar och väntetiden till leverans var under en period ett par år. Efter premiärvisningen 1971 såldes första året, 1972, över sjuttio båtar. Mellan 1975 och 1977 levererades över sexhundra båtar per år med en topp på 785! Totalt byggdes uppåt 4.000 Maxi 77:or mellan åren 1972 och 1983. Svindlande siffror som dagens båttillverkare bara kan drömma om.

I BEGYNNELSEN

Sagan om Maxibåtarna började egentligen redan i mitten av 60-talet när Stellan Westerdahl, kappseglare och entreprenör från Göteborg, återkom till Sverige från en USA-vistelse. Med sig hade han en idé till en riggterminal som inte var färdigutvecklad. Han kontaktade några svenska produktutvecklare för att göra den funktionsduglig, industridesignern och seglaren Pelle Petterson var en av dem. Stellan berättar:

– När jag frågade Pelle vad jag var skyldig skakade han bara på huvudet. När jag stod på mig fakturerade han mig för kopieringskostnaderna för skisserna, 170 kr. Jag

visste att Pelle seglade Starbåt, så jag avslutade samtalet med att fråga varför en så duktig seglare som Pelle inte seglade en riktig båt och bjöd in honom att segla SM i Flying Dutchman till följande helg. Han accepterade, och när vi seglade utanför hamninloppet skotade han hem varvid båten vält. Det här är ingen kölbåt, förklarade jag, och sen vann vi SM-seglingarna. Som gentjänst fick han mig att gasta på hans Stare.

Resten är historia. Personkemi och kappseglingssintress band samman duon Petterson & Westerdahl, som skulle komma att härja på toppen av den internationella kappseglingsarenan under



Så här såg broschyren ut för "1973 års Maxi". Något '77' fanns ännu inte med som påhäng till namnet...

många år. Och det var under den här tiden som de också skapade ett företag tillsammans – Pelle Petterson AB. Bolaget tillverkade båttillbehör (bl a riggterminaler) och master utvecklade av framför allt Pelle P själv.

Företaget växte och 1971 tyckte man det var dags att kasta sig in i den växande båtmarknaden. Ett krus var att Pelle Petterson redan var kontrakterad som båtdesigner för Monark, där han ritat en del mindre båtar. Nu hade han emellertid en idé till en ny större familjebåt som radikalt skilde sig från mängden. När Monarks VD Berndt Salén fick se skisserna var detta ingen båt som Monark-koncernen trodde på, varför Pelle Petterson fick klartecken att utveckla och sälja den båten på egen hand... Ett nästan lika stort misstag som när ett känt skivbolag refuserade en okänd popgrupp som hette Beatles på 60-talet.

När Pelle och Stellan sedan satt och skissade på marknadsföringen av den nya

båten använde man det dåvarande inneordet för något bra, 'max'; max i komfort, max i utrymme, max i seglingsegenskaper, osv.

Båten fick alltså heta Maxi. Storleksgraderingen 77, från längden 7,7 meter, kom till först senare när framgången var ett faktum och man insåg att det behövde byggas båtar i fler storlekar.

En träplugg byggdes ihop inne i Finlands djupa skogar – billigt och hemligt – och de första båtarna började produceras i närheten av Mariestad av Rune Johansson på ERJE Produkter, ett företag som egentligen gjorde glasfiberpooler.

BÅT MED MAXISTYRKA

Skrov nummer två blev lite speciellt...

Plastmaterial för två båtar levererades till fabriken. När Stellan kom på besök för att titta hur det gick var bara en av båtarna färdig. Han frågade hur det gick med den andra.

– Vilken andra? blev svaret.

Genom ett missförstånd hade 'varvet' byggt en båt med material för två! Den farkosten kom att kallas 'pansarkryssaren Potemkin' och är den i särklass starkaste Maxi-båt som någonsin byggts. Som Stellan sa:

– Den satt i vattnet som en flodhäst, mycket låg i vattenlinjen. Men ryktet spred sig och snart hade vi en köpare som jagade just den här modellen för att få en säker båt.

När Maxi 77:an presenterades var kritiken i båtpressen blandad. Från ett håll påstods det att båten var livsfarlig, den skulle sjunka om en brottsjö bakifrån fyllde den stora sittbrunnen. Som svar fyllde gänget på Maxi sittbrunnen till brädden med vatten, och båten sjönk bara några centimeter i vattenlinjen. Det var svar på tal.

I det här skedet knöts också Lars Wiklund till företaget och blev en av förgrundsfigurerna. Det var trion Petterson, Westerdahl & Wiklund som några år senare skulle svara för den svenska utmaningen om America's Cup. (Lars Wiklund utvecklade senare motorbåttillverkaren Nimbus till ett, alljämt, framgångsrikt företag. Sedan ett par år är han ordförande i Göteborgs Kungliga Segel Sällskap.)

I takt med att beställningarna hopade sig insåg Rune Johansson att han inte hade kapacitet att hålla uppe produktionstakten. Mölnlycke-koncernen var vid den här tiden involverad i båtproduktion, man legotillverkade bl a skrov och plastdetaljer till Albin Marin, som då var Sveriges största båttillverkare. 1973 köpte Mölnlycke Rune Johanssons företag ERJE Produkter. Året efter förvärvade man också Pelle Petterson AB. Man utökade kärntruppen med Calle Sahlkvist, som tidigare sålt Olsson 22, Karlskrona-Viggen och Folkparkan.

Därmed hade man ett Maxi-gäng, där var och en blivit legend inom den svenska båtbranschen.

ETT VÄXANDE FÖRETAG

Nya former tillverkades och produktionen skedde snart på flera platser i Sverige,

bland annat Mariestad, Lysekil och Åmål. Maxibåtarna såldes i försäljningslokaler runt om i landet. Mycket av utrustningen och tillbehören specialdesignades av Pelle Petterson och legotillverkades för Pelle Petterson AB på olika platser i landet.

Master t ex fick en speciell profil och tillverkades i svarteloxerad aluminium. Lika så designade Pelle Petterson Maxins trekantiga bom, speciella rostfria knapar, vinschar, spinnakerbommar och andra 'P-produkter' som snart blev välkända inom båt-Sverige.

Till och med seglen var eget fabrikat, legotillverkade på Gotland av en AMS-



Med lite träarbete och nytt tyg kan man fräscha upp sin gamla, spartanska Maxi 77. Här har man installerat en riktig båttoalett med septiktank under förpikskojens läggsskiva. Ett snyggt förvaringsskåp är byggt längst fram i förpiken, och de långsgående hyllorna är 'påbyggda' med nät. Båten är från 1975 och tillhör Urban Edvardsson i Mölndal.

1972	Nr 1-70	Brun dekor. Däck i balsasandwich. Spritkök tvärskepps. Basinredning i plywood. Garderobsskott om babord saknas. Grön dekor. MB 10A bensin-inombordare som tillval. Grön dekor. Däck i divinycellsandwich. Blå dekor. MD 5A diesel-inombordare som tillval. Basinredning i form av ett innerskrov i plast. Förstärkningar vid kölen. Nytt däck med förlig förvaringsbox. Kraftigare vinschar. Höjt rufftak vid nedgången och ny basinredning med lägre durknivå vilket tillsammans gav bättre stån höjd vid pentryt. Höjd sittbrunnssurk. Ruffskottet flyttas akterut med mindre lutning. Bekvämare lutning på sittbrunnssargen. Nya bänkluckor. Dubbla huvudskott mellan salong och förpik. Blå dekor. Förbättrat fördäcksstuv med dränering. Plexiglas i förluckan. Ny rutinfastning med fönsterramar i ABS-plast (dubbla rutor). Nya lanternor. Ventilation i akterstuv. Blå dekor. Nytt däckmönster. Sjöfartsverkets 'Blåskylt' från nr 2122 som innebar nya säkerhetsdetaljer som standard, t ex pulpitar och mantåg, länsppump, dubbla badsteg på akterspegeln, grab-räcke. (I övrigt bör man rent allmänt vara synnerligen skeptisk mot den 'blå skylten' som garanterar för kvalitet. Reds. anm.)
1976	1210-1995	Tejpblad blå dekor. Transparent förpikslucka. Seldén-mast. Förstärkta vantinfästningar med 'tie-rods' som standard (ev. kom dessa först året efter)
1977	1996-2506	Tejpblad blå dekor. Avlastare på rufftak. Nytt pentryutförande och innerklädsel. Inga större förändringar.
1978	2507-2716	
1979	2717-2934	
1980-83	2935-	

fabrik i Slite som just lagt ner tillverkningen av korsetter.

Ett litet imperium skapades. Nya storlekar av Maxi-båtar såg dagens ljus. Under en period tillverkades otroliga 1.800 Maxi-båtar av olika storlekar per år, över tio per dag kunde lämna tillverkningshallarna!

Med efterfrågan större än utbudet och affärsmannen Stellan Westerdahl vid rodret för företaget så tänjde man ibland på gränserna...

– Man kan ju avslöja nu att vi var lite fulla i fan. På ett måndagsmöte kunde vi bestämma att göra 20 ljusblå modeller av Maxi 77:an med två extra vinschar och kalla dem 'Exportmodellen'. Om det då kom någon som prompt ville ha snabb leverans kunde vi säga att enda chansen var att prata med återförsäljaren i USA och få dom att avstå från något exemplar. Då kunde man få en 'exportmodell', men den kostade femtusen mer. Jag skäms lite än i dag när jag ser annonser där 'exportmodeller' är till salu...

SNABB ENTYPSBÅT

Att man skapat ett rymligt och lättproducerat skrov visste man. Man visste också att båten var något underriggad med den typiska RORC- och IOR-inspirerade riggen som gällde under den här eran, med ett försvinnande litet storsegel och ett stort, brett försegel. Detta tillsammans med den breda skrovformen och bulbkölen, med mycket vikt långt ner, gjorde båten styv. Den kunde därmed seglas i ett brett vindregister utan att man behövde reva eller byta försegel. Något som tillsammans med stora utrymmen, både i ruffen och i sittbrunnen, gjort Maxi 77:an till en populär familjeseglare (ingen ifrågasatte trasslet med hanteringen av det stora förseglet). Läger man till det låga priset och en skicklig marknadsföring, så är det inte undra på att Maxi 77:an för

många blev den första båten och inkörsporten till båtlivet.

Från början var man lite osäker på hur snabb båten skulle vara. Även här visade sig Maxi 77:an vara en lyckad konstruktion. Med rätt gubbar till rors för hon fram som en furie på kappseglingsbanorna. På den tiden fanns visserligen inga renodlade

Veteran med prakti

□ Ordföranden för Stockholms Maxi 77 Klubb, Hans Blomqvist, är en verklig veteran inom klassen. Efter ett par decennier med samma båt och aktiv i klassförbundet kan han Maxi 77:an utan och innan.

Det är Hans som sammanställt alla praktiska tips och tekniska förbättringar som kan göras på Maxi 77 i en bok, Stora Tipsboken, som kan beställas genom förbundet. Han är dessutom framgångsrik med sin båt Playmate på kappseglingsbanorna och har vunnit Stockholms Maxi-cup sju gånger.

Hans har vid det här laget haft sin båt i hela tjugo år. Han bytte på sin tid från en Ohlson 22 eftersom han tyckte att Maxin gav så ovanligt mycket båt för pengarna. Hans har alltid varit radd av att bygga om sina båtar och kunde se möjligheterna som fanns att utveckla Maxi 77:an. Och han har varit mycket nöjd, både med kappseglandet och familjeseglingar med två barn ombord.

Som de flesta båtägare har han svårt att hitta några svagheter på sin båt, men vid lite eftertanke kommer han in på de klassiska problemen med 77:an.

– Rutorna är ju en svag punkt och de brukar förr eller senare läcka.

Däremot håller han inte med om att Maxin är känslig för grundstötningar.

– Hon tål väldigt mycket. Jag har gått på grund med full fart och bokstavligen studsat tillbaka utan att något hänt med båten.



Det akte tygskyddet på sprayhooden ger ett större utrymme nere i ruffen med 'stängd lucka'. På rufftaket syns kompassen som är upphöjd för att synas även sittande. Där finns också fallvinschen med avlastare till diverse trimlinor. Under fotstegen på skotten sitter logg och ekolod. Storskotet har försetts med en skena för bättre trimmöjlighet och ett par extra vinschar sitter på sargkanten.

kappseglingsmonster på startlinjen, men man sopade banan med många av 70-talets standardbåtar. Klassen växte sig snart så stor att man fick ha speciella Maxi 77-startar. På Tjörn Runt 1976 deltog ett hundratal Maxi 77:or, med 'firmaförare' Calle Sahlkvist överst på prisपालlen. Kollegan Lars Wiklund hade vunnit åren 1972, -73

och -74. Maxi 77:or låg ofta också i topp i kappseglingarnas totala resultatlistor, vilket var bra PR för båten och gjorde att det lite hånfulla snacket om 'seglande skokartong' kom av sig.

En mängd Maxi 77:or exporterades också till stora delar av Europa, där våra grannländer stod för den största delen. Ett

tjugotal båtar licenstillverkades till och med under en kortare tid i Singapore.

MÅNGA FÖRBÄTTRINGAR

En förklaring till att Maxi 77:ans popularitet höll i sig så länge var att båten hela tiden förbättrades. Hennes utvecklingshistoria

lösningar

Ett annat plus, och ett erkänt faktum, är 77:ans stora styvhet.

– Man kan kappsegla med maxgenuan uppe i alla väder, upp mot 15 m/s, även om det är bekvämare med kryssfocken då. Det är en stor och en liten båt på samma gång. Stor inuti med mycket stuvutrymmen. Sittbrunnen är rymlig och bekväm, och det är där man vistas mest. Fördäcket är brett och rent vilket gör det lätt att arbeta och vistas på. Men ändå är Maxin liten till omfånget. Den är dessutom rolig att segla och gör runt sex knop med en utombordare.

Hans framgång på kappseglingsbanorna börjar han med att förklara i allmänna termer såsom flitigt deltagande, rätt vägval, ligga i fri vind och ha bra segel. Men sen kommer han in på viktiga Maxi-detalyer.

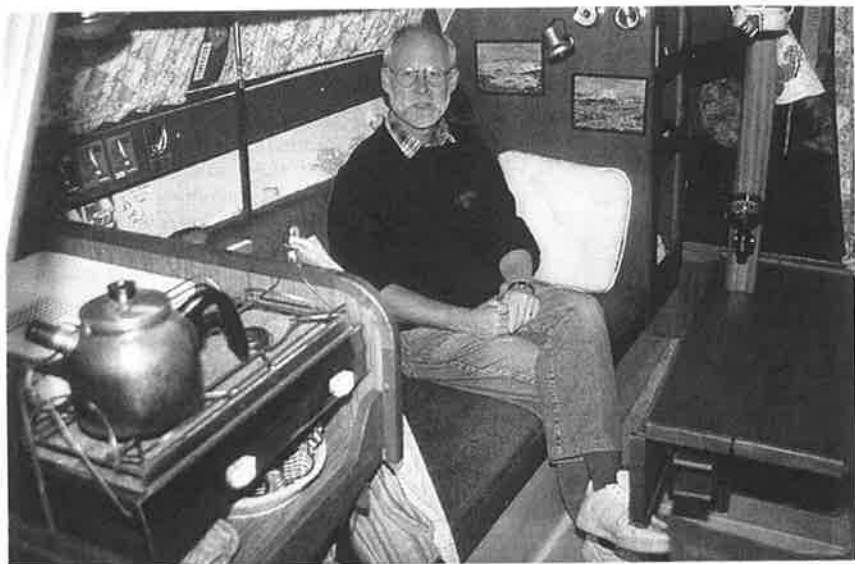
– Vikten är betydelsefull. Det gäller att inte ha en för tung båt. Kappseglingssentusiaster brukar leta efter Maxi 77:or byggda före 1975, eftersom de brukar vara lättare. Jag försöker kappsegla med två, max tre, personer ombord för att inte göra båten för tung. Viktfördelningen är också kritisk. Det gäller att hela tiden kontrollera hur båten ligger i vattnet och omfördela vikten, annars kan slaget i vattenlinjen bromsa.

Nya detaljer

Hans har dessutom ändrat på en hel del detaljer på sin Maxi 77. Många av dem för att båten skall tåla lite hårdare förhållanden under kappseglingarna, andra mest för bekvämlighets skull. Några av dessa åtgärder är:

- Låga mantågsstöttor för att (speciellt under kappseglingar) lättare kunna skota in genuan (det finns numera inga småbarn ombord).
- Flera olika skotskenor och brytblock har

En extra diskho med skåp under (vid nedgången) och kardanupphängningen av spisen är de stora förändringarna från standardutförandet. Men det finns fler detaljer; träluckorna på avställningsytan bakom spisen leder ner till ett par kylfack. Utrymmet akteröver där glasen förvaras är också en egen konstruktion, liksom en annan smart detalj som skymtar under denna hylla; de vita tallrikarna förvaras i en skjutbar låda, som kan dras fram vid behov.



Maxi 77:ans standardinredning. Pentry om babord vid nedgången. Salongssoffor på bäge sidor om en nedfällbart bord som sitter runt maststötten. På styrbords-sidan är soffan förlängd in i en stickkoj som går in under sittbrunnen. En viktig förstärkningsdetalj är den s k tie-rod som syns bakom Hans Blomqvist, d v s ett järn (här med vantskruv) som fästs vid röstjärnet i däck och går ner till en infästning vid slaget vid vattenlinjen. Det sprider lasten från riggen ner till skrovet istället för till däck, som utan tie-rods tenderar att röra sig med bl a läckage vid rutorna som följd.

installerats för effektiv och enkel trimning av försegeln.

- Inre förstagets fästpunkt på fördäck är förstärkt med en wire från botten av båten som kan fästas i en ögla i balken under däck.
- Förstagets infästning är också förstärkt genom ett vinkeljärn och två bultar som sitter i skrovet under fören (det har hänt på

enstaka hårt kappseglande båtar att standardfästet börjat röra på sig).

- Storskotskenan har försetts med travare med block&talja-system för snabb, steglös inställning.
- En avsågad stuprörsbit på däck fungerar som 'insticks'-beslag för spinnakerbommen, så att den lätt kan lossas och sättas fast.
- En akterstagssträckare i form av ett enkelt block&talja-system på en nyinstallerad hanfot vid basen av akterstaget.
- Tie-rods installerade under däck för att förstärka vantinfästningen. De går från ett vinkeljärn under däck via en vantskruv och ett plattjärn till ett vinkeljärn fastbultat i skrovet vid vattenlinjen. En åtgärd som rekommenderas för alla Maxi 77:or.
- Kompassen sitter upphöjd på ett PVC-rör ovanför ruffnedgången så att man även kan se den sittande på toften med sprayhooden uppe. Den kommer också i bra ögonhöjd när man står och styr, vilket ofta händer då ruffupphöjningen skygger sikten.
- Logg och ekolod är monterade under stegen i sittbrunnen.
- En egen konstruerad friktionsbroms för roderkulten.
- Ett block&talja-system för att enkelt kunna lyfta upp utombordaren på akterspegeln.
- En liten toft att sitta på har monterats vid rundningen av akterpulpiten.
- Ett blixtlås-försett akterskydd för sprayhooden.
- Den gamla sprayhooden målade han med servalack vilket ökade livslängden med tio år.
- Pentryt har många små finesser, bl a en utdragslåda som innehåller matservicen och en extra diskho.

ger också en fingervisning om de brister som fanns under de första åren. Det kan ge köpare av begagnade båtar tips om vilka svaga punkter man skall titta efter på de olika årsmodellerna. (Se ruta på sid. 72)

Den största förändringen skedde redan 1975, då bl a kölinfästningen förbättrades. Före 1974 gjordes dessutom däck i balsa, vilket kan ruttna om fuktighet tränger in (rätt använt är balsa emellertid ett bra distansmaterial som än idag används av många framstående varv).

1976 förbättrades också rutininfästningen. Maxi 77:an är känd för läckande sidorutor och de flesta ägare har någon gång fått lägga dit ny tätmassa under årens gång. Problemet berodde mycket på en annan svag punkt som förbättrades 1979, vantinfästningarna: Genom ett vertikalt, brett band med riktade rowing-mattor vid lamineringen av skrovet höll de i och för sig styremässigt. Däremot kunde för stor belastning leda till att båtens skrov trycktes inåt – ett av skälen till de läckande rutorna.

Många ägare med båtar byggda före 1979 har själva åtgärdat det här problemet, vilket lämpligen sker genom att installera de s k tie-rods (se inredningsfoto) som blev standard det året. Det var helt enkelt ett

plattjärn som förband röstjärnet på undersidan däck med en punkt nere i skrovet. Instruktioner om hur sådana tie-rods skall installeras finns i Maxi 77 förbundets tipsbok. Här finns också en mängd andra tips för den som tänker köpa en begagnad Maxi 77.

Då antalet Maxi 77:or är så stort finns det flera företag som säljer reservdelar och tillbehör till båten. Man kan byta ut gamla beslag eller köpa t ex en ny specialanpassad badbrygga till sin båt. Maxi 77-förbundet har all information om dessa företag och deras produkter.

MAXI 77 FÖRBUNDET

Maxi 77 förbundet, som bl a administrerar klassbestämmelserna, har f n mellan 500 och 600 medlemmar. Från att varit fyra geografiskt spridda avdelningar finns nu Maxi 77 Klubb Väst, som täcker syd- och västkusten samt Väner, och Maxi 77 Klubben för ostkusten. Norrland och övriga insjöar (det finns bl a ett halvduzin aktivt kappseglande Maxi 77:or i sjön Rönne i Dalarna!).

De bägge klubbarna har en gemensam tidning, Maximalt, som kommer ut fyra gånger per år och innehåller reportage från

Maxi med nos

□ En seglare som verkligen modifierat sin Maxi 77:a är Michael Karmann i Stockholm, som satt på ett rejält bogspröt. Till det finns flera anledningar.

– Jag har en stor schäfer och han måste kunna ta sig iland på ett enkelt sätt. Sen är det en härlig plats att sitta på under seglingar. Men det egentliga skälet är för att kunna segla med gennaker, vilket jag tycker är ett effektivt, enkelt och bekvämt undanvindsssegel.

Men det finns mera som denne nyblivne Maxi-ägare har hunnit ändra på.



Ett specialdesignat bogspröt för att lätt ta sig (och hunden!) iland och kunna halsa en gennaker, som fästs i ögla längst ut och hissas i en strumpa. Notera också fästet för ett bogankare, liksom den breddade öppningen i pulpiten. Rullflock är också installerad för bekväm segling.

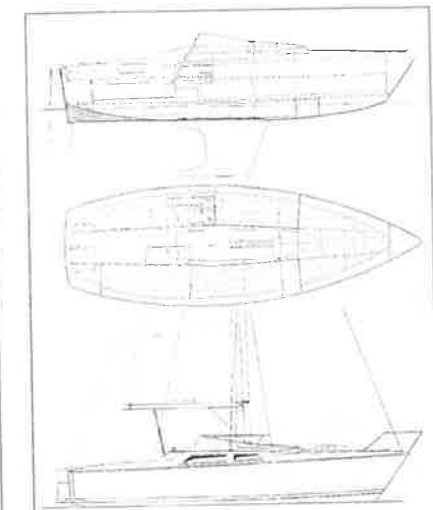


Michael tycker att gennakern är ett utmärkt och lätthanterat segel som förbättrat båtens prestanda i svagare vind och på öppna bogar. Tillsammans med rullflocken gör den seglingen enklare och roligare. Notera också den egna modellen på badbrygga med steg på akterspegeln. Det finns både badbryggor och bogspröt som är specialdesignade för Maxi 77 på marknaden.

- En badbrygga med badsteg sitter fastbultad på akterspegeln.
- Två borttagbara tvärgående balkar i sittbrunnen gör att durktrallen kan läggas på samma nivå som tofterna. Med dynor på får man ett bekvämt soldäck.
- Extra luckor på var sida om ruffupphöjningen släpper in ljus och släpper ut matos från pentryt.
- Solceller på däck under bommen ger bidrag till elförsörjningen.
- De långsgående förvaringshyllorna bakom/över sittplatserna i salongen har breddats.
- En tvärgående förvaringslåda i slutet av styrbords salongskoj ger extra stuvutrymme. Den står på ben, så att salongskojen fortfarande kan användas. Lister finns också för att kunna lägga på en skiva över utrymmet över stickkojen mellan lådan och akter skottet, vilket skapar ett stort navigationsbord eller avlastningsyta.

långseglingar med Maxi 77, tekniska tips, evenemang, eskaderseglingar, köp/sälj annonser och en kappseglingsskalender. Kappseglingsaktiviteterna har minskat och nu jobbar man på att få tillbaka sin SM-status (fordras minst tjugot deltagare två år i rad). Startande i Lidingö Runt har bl a bjuddits på startavgiften för att få fart på kappseglingen igen. Man hoppas också att den nya klassen Scratch 25, där flera likvärdiga båttyper kan kappsegla mot varandra, skall locka fler deltagare. Men trenden är, liksom i många andra klasser, att Maxi 77:an blivit mer av familjebåt än kappseglare.

Förbundet samarbetar även med Maxi-klubbar i andra länder och ordnar både båtbyten och match racing. Man förmedlar även båtbyten för semesterseglare mellan de svenska kusterna.



Data	
Längd över allt	7,70 m
Längd vattenlinje	6,75 m
Bredd	2,50 m
Djup	1,45 m (ett fåtal har 1,15 m)
Deplacement	ca 2.000 kg
Kölvikt (järn)	ca 800 kg
Storsegel	10 kvm
Fock	7,5 kvm
Genua 1	24 kvm
Genua 2	15 kvm
Spinnaker	50 kvm
Lys-tal	1,03
Pris	40.000-90.000 kr

Priset beror på årsmodell, kvalitet och motoralternativ (båtar med inombordare brukar vara runt 10.000 kr dyrare än de med utombordare). Eftersom stora förbättringar gjordes 1975 är de tidigare båtarna relativt billiga även med hänsyn till åldern. Maxi 77 har annars ett stabilt andrahandsvärde eftersom det alltid finns köpare på marknaden.

Kontakter:

Maxi 77 Klubb Väst:
David Ahlström
Grimmeredsvägen 9
426 69 Västra Frölunda
Tel: 031-29 00 82

Maxi 77 Klubben
Hans Blomqvist
Skogsklockevägen 74
181 57 Lidingö
Tel: 08-765 96 04

❖ Artikel ur På kryss och till rors 2-1996

av Hasse Pettersson

En valseglande tvålupp med solbrillor

Pelle Pettersons Maxi 77 blev en sensation när den presenterades första gången hösten 1971.

Jämfört med dåtidens båtideal ställde Pelle de traditionella begreppen på huvudet.

Designen var fräck med den breda aktern, den stora sittbrunnen och de djärvt tonade rufffönstren. Dessutom var priset en sensation i sig, 28 850 kr när serietillverkningen startade 1972.

TEXT HASSE PETERSSON

An i dag väcker Maxi 77 starka känslor hos båtfolket. "Ful som stryk, en tvålupp med solbrillor" säger vissa. "Tuff, snygg och funktionell design", säger andra.

Jag har träffat branschfolk som anser att 77:an förstörde marknaden för nya små och medelstora båtar för lång tid framåt. Men faktum är att båtägarna älskar 77:an. Även de som seglar andra båtar i dag talar väl om henne. Det man uppskattar är rymligheten inom bords, den stora sittbrunnen och de familjevänliga seglingssegenskaperna.

INTRÄDESBILJETTEN TILL BÅTLIVET

En idealisk förstabåt är ett vanligt omdöme. Maxi 77 blev inträdesbiljetten till båtlivet för många.

Av de över 3 900 tillverkade båtarna fram till 1984 har många haft 3-4 olika ägare. Redan det första tillverkningsåret 1972 såldes sjuttio båtar. Sedan lossnade det på riktigt

och toppåren 1975 - 1977 såldes årligen över sexhundra båtar från Pelle Peterson ABs försäljningslokaler runt Sverige. Båtarna tillverkades i Mariestad, Lysekil och Åmål. Utrustning och tillbehör legotillverkades runt om i landet. Pelles Pettersons snilleblixar blev storindustri.

Då Mölnlycke AB köpte in sig kom Maxi på börsen. Många båtar levererades till våra nordiska grannländer och till det då avlägsna Europa. Det licenstillverkades dessutom 77:or i Singapore. Den verksamheten upphörde dock efter ett 20-tal tillverkade båtar.

MYTEN OM KÖLAPPEN

En välkänd myt från den här tiden förtäljer att köparna fick ta en kölapp för att komma fram till försäljarna på mässan, försäljare som alltid stod med orderblocket i handen. Som en krogkö idag.

Tiden var rätt, det fanns en framtidsoptimism och behovet av familjebåtar till ett rim-



ligt pris var mycket stort. Det var dessutom ekonomiskt fördelaktigt att låna pengar. Pelle Pettersons goda namn och kompanjonerna Stellan Westerdals och Lars Wiklunds glada framfart på kappseglingar bidrog också till framgången. Lars Wiklund och Calle Sahlkvist m. fl. såg till att båtarna byggdes och såldes. Stellan, han med vita kepsen, seglade länge med Maxi 77 och tog hem fyra Maxi-SM fram till 1985. Maxi 77 blev dessutom klassvinnare i Skaw Race och tog hem flera Tjörn Runt. Rekordåret 1976 var det etthundra Maxi 77 som startade i Tjörn Runt. Vann gjorde Calle Sahlkvist. Lars Wiklund hade tidigare vunnit åren 72, 73 och 74.

Visst fanns det andra båtar som hängde med i båtboomen. Men ingen hade Maxins löftesrika kombination av pris, rymd och nyskapande design.

LÄTT ATT BYGGA

Pelle Peterson är fortfarande Sveriges mest aktade seglare både på banan och framför ritbordet. Han är dessutom industridesigner som vet att en produktionsvänlig produkt kan framställas snabbt och ekonomiskt. Det fanns många listiga detaljer på Maxi 77 som underlättade produktionen.

Exempel på sådana detaljer är det karaktäristiska vecket i slaget. Invändigt blir slagvecket underlag för montering av kojor och annan

inredning. Det sparar in dyrbar tid för fixering och montering av inredningen.

De kontroversiella mörktonade salongsfönstren, "solbrillorna", limmades på plats. En djärv idé som orsakade problem i början. I dag är limning av fönster standardutförande inom bilindustrin. Med det lutande ruffskottet kunde nedgångsluckan göras enkel, funktionell och billig utan det traditionella utförandet med skjutlucka och luckgarage. Fallen var dragna på rufftaket till en fallvinsch som standard, en kappseglingsfiness som idag är en självklarhet på familjebåtar.

P-PROFIL

Serietillverkningen möjliggjorde också för Pelle P att genomföra sina idéer med den speciella mastprofilen som skulle ge mindre luftturbulens i storseglets främre del. Master, bommar och beslag av Pelles egen design legotillverkades speciellt för Maxi. P-profiler, P-knappar och andra P-produkter blev nya begrepp inom båtbranschen. Maxi 77 blev dessutom grunden för en hel serie större och mindre Maxibåtar.

Av de större båtarna är det framförallt till Maxi 95 som Pelle lyckats överföra Maxiidéerna. Maxi 95:an har ju vunnit samma kultliknande aktning som 77:an tack vare samma goda kombination av rymd, seglingssegenskaper, praktisk familjevänlighet och pris.

På sjuttitalet gällde det att bygga snabbt för att möta efterfrågan. När det gick som bäst byggdes tio båtar om dagen. Ibland gick det kanske lite för fort.

TUB MED TÄTMEDEL

En och annan miss i tillverkningen slank dock igenom kontrollen. Som första hjälp ingick en tub tätmedel och anvisningar för att fixa småläckor i leveransen. Pelle Peterson har dock alltid haft ett gott rykte när det gällde att ta hand om sina kunder så att reklamationerna ordnades utan krångel.

De långa serierna möjliggjorde dessutom förbättringar när barnsjukdomarna uppdagades. Så småningom, när Maxi 77 försetts med kraftiga bottenstockar, delade rutor, kraftiga vantinfästningar och Sjöfartsverkets godkännandeskylt var det en komplett båt.

Pelle Pettersson och Stellan Westerdal på polisongtiden. Det var i början av 70-talet de två tillsammans med Lars Wiklund och Calle Sahlkvist med sådan framgång byggde, sålde och seglade Maxi 77.



MAXI 77 FÖRBUNDET

Maxi 77 gjordes familjevänligt styre under segling bidevind. Den har extra låg vridpunkt på grund av vullen och är underriggad enligt dagens praxis.

PÅ KRYSS & TILL RORS 2-96

PÅ KRYSS & TILL RORS 2-96

SJÖEGENSKAPER

Den tål mycket vind



Pelle Petterson ritade Maxi 77 i första hand med tanke på bästa möjliga funktion som familjebåt för semester, helgturer och kappseglingar. Att det sedan skulle bli en stor kappseglingssklass med SM-status gjorde inte saken sämre. Bortsett från slagvecket är skrovlinjerna jämna utan bulor och insnörpningar. Det var annars vanligt vid denna tid för att lura dåtidens kappseglingsregler. Maxi 77:ans relativt breda bäriga akter och bulbköl är faktiskt detaljer som kommer igen på dagens båtar, sade Pelle Petterson när vi pratade om Maxibåtarnas utveckling. Riggen är dock tidstypiskt IOR influerad med litet storsegel och stor genua.

STYVHETEN UPPSKATTAS

Styvheten är rejäl med nästan halva deplacementet i kölen, och båten har dessutom extra låg tyngdpunkt tack vare bulben. Maxi 77 är dessutom "underriggad" enligt dagens praxis. Detta innebär att Maxi 77 är styv och man seglar obesvärat med stor och genua upp till 9-10 m/s, förutsatt att man har en genua som håller formen i friska vindar. Man kan alltså segla orevat i ett stort vindregister och slippa besvärande krängning vid tillfälliga byar. Idealseglet för Maxi 77 är enligt många åsikt en genua i mylar sydd för ett stort vindregister.

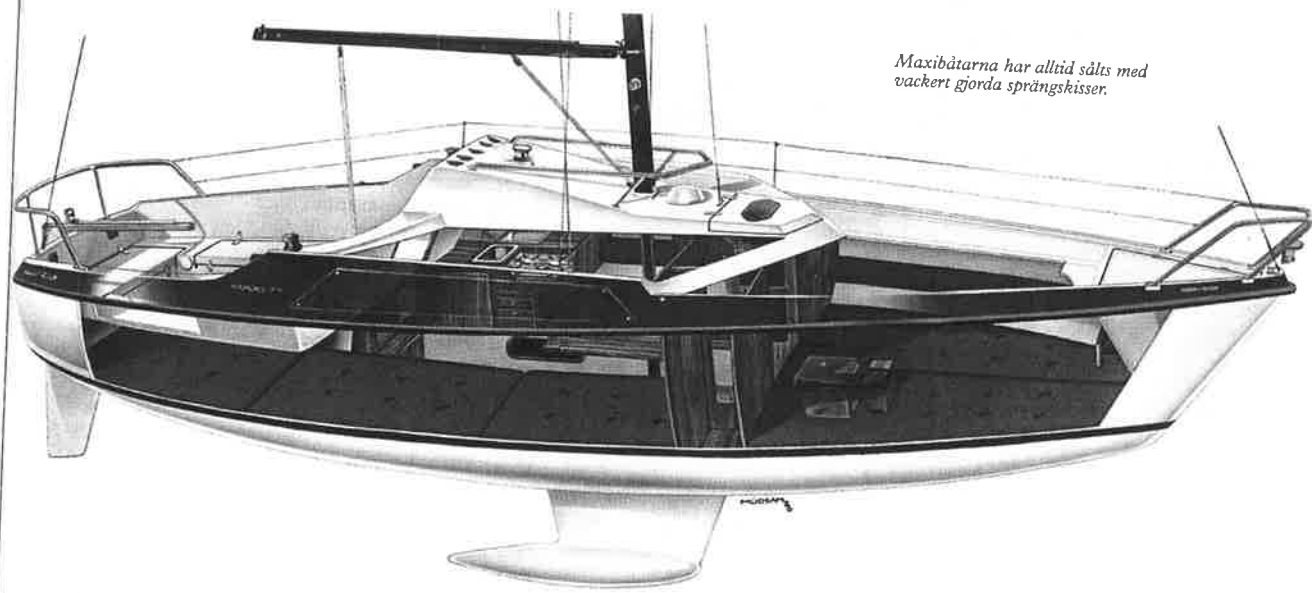
Balansen är ganska neutral med god kursstabilitet, om än något trög i rodet. Styvheten är något som de flesta familjeseglare uppskattar och en av Maxins fördelar som nybörjarbåt.

Underriggade båtar som inte behöver revas i tid och otid brukar som regel vinna familjens gillande. Nackdelen är förstås att egenskaperna i lätt vind inte är riktigt lika bra. Det lilla storseglet ger inte mycket bidrag till farten. Nyckeln till fart är att låta genuan göra jobbet. Vid lättvindssegling för bidevind gäller det att skota hem storen så att genuan arbetar ostört.

DEBATT OM SITTBRUNNEN

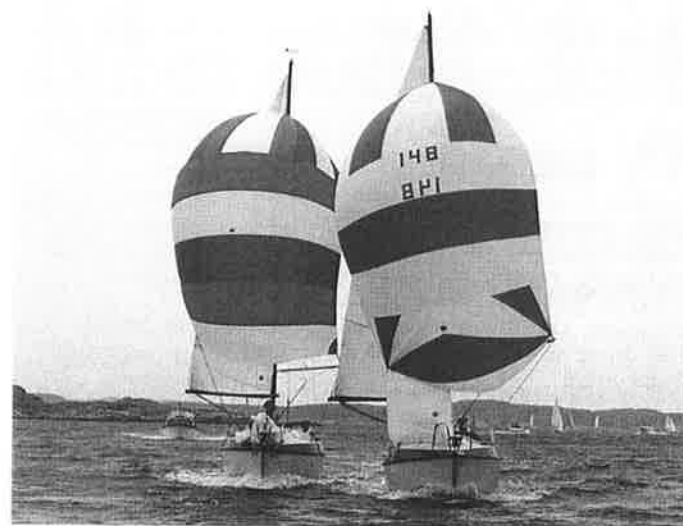
Den stora sittbrunnen, en av Maxi 77:ans bästa tillgångar, vållade på sin tid en hel del debatt då den ansågs vara för stor för havskappsegling. Om sittbrunnen skulle fyllas med vatten från en överbrytande sjö kunde stabiliteten äventyras. Det fanns en volymbe-gränsning vid havskappsegling, varför Maxi 77 inte fick kappsegla Gotland runt. Genom förändringarna med högre dunk och ändrat ruffskott minskades dock volymen något. Numera har havskappseglare enorma sittbrunnar men också snabba självlänsar då de är helt öppna akterut.

Maxibåtarna har alltid sålts med vackert gjorda sprängskisser.



KONSTRUKTION

Kolla röstjärn, fönster och roder



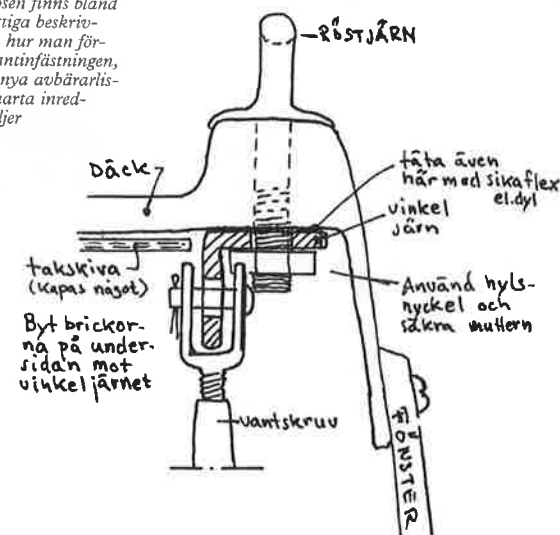
På tidiga 77:or ska man kolla röstjärnsinfästning och läckage från rutorna.

Maxi 77 är uppbyggd med sprutat glasfiberskrov. Däcket är också sprutat med en sandwichkärna på de horisontala ytorna. I början användes balsaträ och senare divinyell som kärna. Inredningen var från början helt inplastad plywood.

NYTT FRÅN 700

Från nr 700 började man med en basinredning med innerskrov. Det förekom en del botten-skador, så samtidigt med att basinredningen kom, förstärktes även kölinfästningen till skrovet med två bottenstockar. De nyare båtarna blev något tyngre så viktväktande kappseglare brukar söka sig till äldre båtar.

I Maxitipsen finns bland annat nyttiga beskrivningar på hur man förbättrar vantinfästningen, monterar nya avbärarlister och smarta inredningsdetaljer



Kölen är av gjutjärn med en bulb. Upp till har den en bred och lång fläns som ger god anläggningsyta mot skrovet.

Der byggdes även ett mindre antal 77:or med grundare köl med 1,15 m djupgående.

Laminering med sprutmetoden hade nackdelen att tjockleken kunde variera då det var svårt att kontrollera tjockleken under arbetets gång. Det här gäller naturligtvis generellt för alla manuellt sprutade båtar. Senare blev tillverkningskontrollen bättre och man kunde kontrollmätta laminattjockleken. Laminatkvalitet är inget som en lekman normalt kan bedöma. Vårt råd inför ett köp är att alltid anlita besiktningsman oavsett båttyp.

SPRICKOR I RODRET

I likhet med många andra båtar förekommer det rodersprickor bland 77:orna. Rodret bör kontrolleras och eventuellt dräneras så att inträngande vatten rinner ut. Annars kan det frysa och laminatet försvagas under vintern. Undre roderbeslaget kan också vara glappt.

Ett av de vanligare problemen med Maxi 77 var att det läckte in vatten genom ruffönstrens tätning. Fram för allt gällde det de hel-långa rutorna som var känsliga för rörelser i däck. På senare modeller byttes de till tvådelade rutor som höll bättre tätt. Maxi tillhandahöll utbytesrutor så att de kan vara utbytta även på äldre båtar.

KLENA VANTINFÄSTNINGAR

Problemet med läckande fönster hade egentligen med den ursprungligen klenare vantinfästningen att göra. Tidiga modeller hade röstjärnen fästa direkt till däck. Följden blev att däck lyftes något när kappseglare trimmade riggen. Detta kunde ibland innebära dåligt riggtrim, lävanten slackade betänkligt. De skador som blev följden blev i vissa fall spräckta ruffönster och läckage mellan skrov och däck vid vantinfästningen. Många maxiägare satte själva in förstärkningar som överför krafterna från vantinfästningen i däck till skrovet, s.k. "tierods". Detta utförande blev standard på senare modeller. Hur dessa modifieringar kan göras på tidiga modeller framgår t ex av Maxitipsen som ges ut av Svenska Maxi 77 förbundet. Tierod-satsen kan köpas av Nimbus-Maxi på Långedrag. Även förstagsinfästningen direkt i däck var för vek och bör åtgärdats med ett plattjärn som fördelar belastningen till skrovet.

KLASSFÖRBUNDET

Både i öst och väst

Svenska Maxi 77-förbundet är huvudorganisationen som administrerar klassbestämmelserna och samarbetet med Sveriges Seglarförbund, SSF. I Sverige finns dessutom två lokalklubbar som håller ihop verksamheten och medlemskontakterna. I väst finns Maxi 77-klubbVäst med säte i Göteborg och har syd- och västkusten samt Väner inom sitt verksamhetsområde. I öster finns Stockholms Maxiklubb, eller Maxi 77-klubben som man säger i dagligt tal, med ostkusten, Norrland och de större sjöarna inom sitt verksamhetsområde. Ost- och västklubbarna hade tidigare var sitt informationsblad.

KLUBBLADET "MAXIMALT"

Numera sköts information till medlemmarna genom klubbbladet "Maximalt" som ges ut med fyra nummer per år. Det ges ut i samarbete mellan klubbarna på ost- och västkusten. I senaste Maximalt finns bl.a. en nyttig artikel om hur en MD 5:a ska underhållas samt Hans Larssons berättelse om "Hazards" tur till Dagö med välkände Åke Mattson som gast.

Som i alla klubbssammanhang finns det sammanhållande eldsjälar. På västkusten heter eldsjelen David Ahlström och är ordförande i både Maxi 77-förbundet och klubb Väst. I Maxi 77-klubben heter eldsjelen Hans Blomqvist. Hans har länge varit ordförande i klubben och vice ordförande i förbundet. Hans sköter informationen, organiserar kappseglingar, eskadror och håller i tekniska frågor. Hans Blomqvist kappseglar också framgångsrikt och har vunnit ostkustens Maxi 77-cup med sin "Playmate" de senaste åren. Hans har dessutom planerat för fortbeståndet genom att sonen Stephan seglar en egen Maxi 77.

BOK MED TEKNISKA TIPS

De tekniska förbättringar som under åren kommit från Maxibåtar, från tekniska nämnden och från olika medlemmar har Hans Blomqvist sammanställt i en bok. Och just tekniska tips är det som intresserar flest medlemmar enligt en nyligen genomförd medlemsenkät. Så boken lär få en rykande åtgång.

Samma enkät visade att familjesegling går före kappsegling. Något som också visar sig i praktiken. Startfälten har minskat sedan

toppåren. Maxi 77-mästerskapen hade under många år SM-status och lockade stora fält.

FÖRLORAD SM-STATUS

De senaste åren har dock antalet deltagare minskat och Maxi 77 förlorade nyligen sin SM-status p.g.a för få deltagare. Det blir istället RM tills det återigen blir minst tjugo båtar under de två år i rad som krävs för SM-status. I år kommer mästerskapen att gå av stapeln hos Framarna på Framnäs i Göteborgs skärgård veckan innan Tjörn Runt. Vi håller tummarna och hoppas att det trettioåriga båtar som brukar segla Tjörn Runt också deltar i RM:et.

Maxiseglarna samarbetar även med Maxi-klubbar i andra länder och har bl.a. ordnat matchrace mellan Sverige, Danmark och Norge. Seglingen sker i i lottade båtar som värdlandet håller. Gästerna får dock ta med sig egna segel. Även familjeseglare kan byta båt med varandra. Genom kontaktannonser i "Maximalt" kommer ost- och västkustseglare i kontakt med varandra för att byta båt och kust under semestern.



ADRESSER

MAXI 77 FÖRBUNDET OCH
MAXI 77 KLUBB VÄST
Ordförande
David Ahlström
Grimmeredsvägen 9
426 69 Västra Frölunda
Tel 031-29 00 82

STOCKHOLMS MAXI-
KLUBB, "MAXI 77 KLUBB-
BEN"
Ordförande
Hans Blomqvist
Skogsklockevägen 74
181 57 Lidingö
tel 08-765 96 04



Hans Blomqvist,
Ordförande i Maxi 77-
klubben, Maxiägare och
Cupvinnare



❖ Artikel ur Praktiskt Båtagande 6-2003

av Anna Sandgren

Maxat till tusen

Maxi 77: Segelbåtens Volvo – långköraren som håller än

TEXT & FOTO: ANNA SANDGREN FOTO: OTTO NILSSON & MICKE WESTIN

Den första Maxin såg dagens ljus 1972. Sedan dess har svenskt båtliv aldrig mer varit sig likt. Maxin revolutionerade båtvärlden och tog med sitt låga pris och generösa utrymme seglingsverige med storm. Det rädde i det närmaste hysteri på marknaden och båten började snabbt att masstillverkas. Båten trotsade såväl en utseendemässig tradition som tidigare båtpriser. Maxi 77:an är en typisk 1970-talsbåt och håller fortfarande ställningen som en av Sveriges populäraste båtar genom tiderna. Båten var ett resultat av vänskapen mellan industridesignern och tillika kappseglaren Pelle Pettersson och entreprenören Stellan Westerdahl, även han kappseglare. Tillsammans lyckades de skapa en välseglade familjebåt med rymlig sittbrunn och kojplatser för fem.

Präglas av nytänkande

Hela båten präglas av nytänkande. Bland annat saknas skarndäck, eftersom ruffen går ända ut till skrovsidorna. Den här konstruktionen gör utrymmet invändigt överraskande stort. Typiskt för 77:an är också den kantiga formen med skarpa slag under vattenlinjen och en fenköl med bulb. Bulben var Pelle Petterssons idé, bland annat inspirerad av erfarenheter från lika America's Cup-satsningar. Under storhetstiden, 1975 till 1977, levererades över 600 båtar per år. Totalt tillverkades från 1972 till 1983, då den sista Maxi 77:an lämnade fab-

riken, cirka 4 000 båtar. Den viktigaste ändringen i båten gjordes 1974, när ett halvkott kom in i ruffen. 1977 fick Maxi 77:ans basinrede och ruffen en ny vinkel för bättre takhöjd. Sittbrunnen minskades något och kölen förstärktes med stål. Samma år godkändes också 77:an av Sjöfartsverket. Den typiska tejpanden kom 1978 tillsammans med Seldénriggen. De bästa 77:orna anses vara byggda under åren 1981 och 1982. Utmärkande för Maxi 77:an är generösa utrymmen invändigt och hennes rejält styva gång under segling.

Idag ligger en begagnad Maxi 77:a på cirka 60 000 kronor, givetvis beroende på utrustning och skick. För den här summan är det oerhört mycket båt man får. Och kanske var det just detta Pelle och Stellan hade i åtanke när de döpte sin skapelse till Maxi. Det skulle vara max i komfort, max i seglingssegenskaper och max i prisvärdhet – precis som 1970-talets innetryck "maxat". Storleksgraderingen 77 kommer av längden 7,7 meter och kom till först när succén var given och fler båtar i olika storlekar var på gång.

Den Maxi som vi testar ägs av Hans Blomqvist, som varit ordförande i Maxi 77-klubben i snart 20 år. Han har ägt sin Playmate II sedan 1979 och känner henne väl, vilket inte minst märks på alla fiffiga speciallösningar.

Maxi 77:an är både en perfekt familjebåt och en bra kappseglingsbåt, menar Hans.

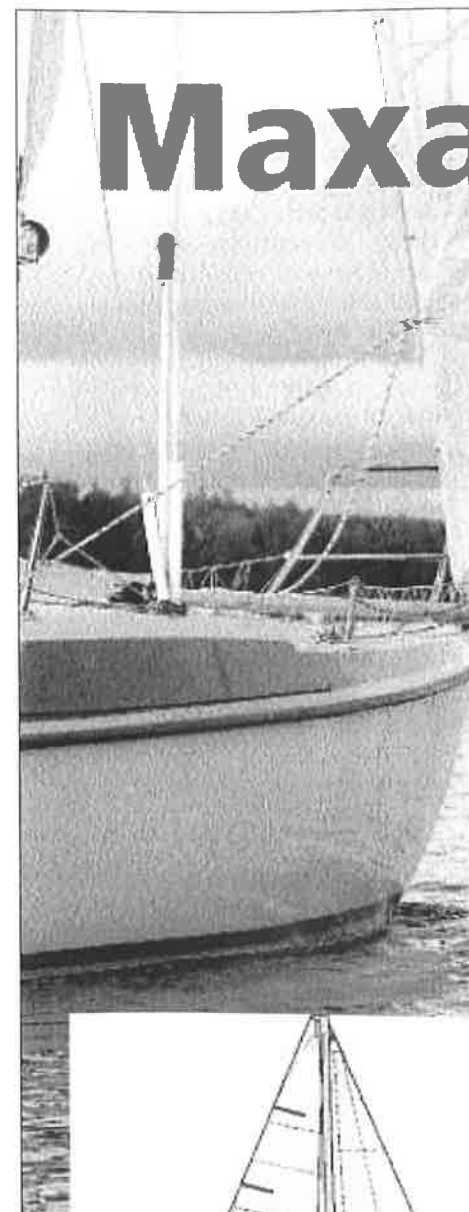
FAKTA

L.ö.a. (total längd inkl. roder):
7,98 m
L.v.l. (längd i vattenlinjen): 6,75 m
Bredd: 2,50 m
Djupgående: 1,45 m
Displacement: ca 2 ton
Kölvikt: ca 800 kg
Storsegel: 10 m²
Fock: 7,5 m²
Genua 1: 24 m²
Genua 2: 15 m²
Spinnacker: 50 m²
Motor: Volvo Penta MD 5A/110S

Bränsletank: 25 l
Lys: 1,03
Konstruktör: Pelle Pettersson
Tillverkningsår: 1972-1982
Tillverkade båtar: ca 4 000

KONTAKTUPPGIFTER

Det finns två klubbar i Maxi 77-förbundet.
Hans Blomqvist
hans.1232.bt@telia.com, 08-765 96 04
Martin Linde
martin-linde@ebox.tninet.se, 031-512558



Rymlig med funktionell inredning

Maxi 77:an är ovanligt rymlig under däck med bland annat fem fullängds-kojer och sedan 1975-års modeller ståhöjd vid pentryt. Den vanliga grottkänslan undviks effektivt genom takhöjden och de stora rutorna.

Inredningen är funktionell, men inte särskilt påkostad. Genom att ruffskottet lutar behövs ingen skjutlucka. Däremot är en sprayhood nödvändig, framförallt om det regnar och om nedgångsluckorna inte är ditsatta. Hans Blomquist har kompletterat sin sprayhood med en dörr i kapellväv akterut, vilket utökar rymden i ruffen.

Standard i 77:an är en diskho med sötvattenkran. **Hans Blomquist** har i sin båt installerat en extra ho, samt en kran för sjövattnet. Under den nya

diskhon har han byggt ett praktiskt förvaringsskåp. Spisen är kardanupphängd, vilket underlättar matlagning under gång. Han har också ett par kylfack bakom spisen och i utrymmet akteröver står glasen staplade. En annan egen konstruktion är en skjutbar hylla där han förvarar tallriker och som dras fram vid behov.

Pentryt om babord

Maxi 77:an har som standard pentryt till babord om nedgången. På båda sidor om ett nedfällbart bord, som är fäst runt mastfoten, finns salongsoffor. Vid matbordet kan utan några som helst problem mellan fem och sex personer sitta. Styrbordssoffan är förlängd in i en stickkoj, som fortsätter under sittbrun-

nen. Hans har också satt in en värmare i förpiken, där han och hustrun har valt att sova, sedan barnen är utflugna. Efter flitigt användande var nya dynor nödvändiga. Genom att skära till vanliga madrasser och själv sy överdragen har han lyckats hålla kostnaden nere. Sitthöjden i förpiken är drygt 70 centimeter och det går att röra sig bekvämt. Båtens toalett är också placerad här. I original består toaletten av en kemtoalett.

—Maxin ger ovanligt mycket båt för pengarna. Båten är en utmärkt familjebåt att semestra i, menar Hans.

På durken har han lagt vanlig hallmatta med gummi under. Hallmattan har fördelen att den ligger still, dessutom går den att köpa för några hundralappar.

PB

Många möjligheter att trimma båten

En stor del av utrustningen och tillbehören på Maxi 77:an är specialdesignade av **Pelle Pettersson**. Masten är tillverkad i svarteloxerad aluminium. Även den trekantiga bommen, rostfria knapar, spinnakerbom och vinschar är specialdesignade av Pelle Pettersson och seglen är av eget fabrikat, legotillverkade på Gotland.

Utrustningen på däck består inte av mer än yttersta nödort. Skotskenan är kort och genuavinscherna anmärkningsvärt små. Många Maxi-ägare har också förlängt skotskenan och kompletterat med ytterligare vinschar längre akterut i sittbrunnen. Trots detta ges redan som standard många möjligheter att enkelt trimma båten, bland annat är fallen nerdragna till en vinsch på rufftaket och kan nås från sittbrunnen. Storen hissas däremot vid masten. Båten är något underriggad med ett iögonfallande litet storsegel. Genuan däremot är rejält tilltagen med ett långt underlik. Att ha riggen konstruerad på det här sättet gör att segelytan är tung att kryssa med. Masten hålls på plats

med hjälp av ett inre förstag/babystag. Andra designfinesser som utmärker Pelle Pettersson-konstruktionen är fenkölen med bulb som höjer seglingsegenskaperna. Maxi 77:an är styv och tål mycket vind.

— Du kan segla Maxi 77 i vilket väder som helst och att segla henne ensam är enkelt. Båten är tålig och rolig att kappsegla med. Tyvärr är intresset inte längre lika stort, säger **Hans Blomquist**, som uppskattar att båten gör en snitthastighet på fyra, fem knop på kryssen i medelvind.

I frisk undanvind kan maxsegelaren komma upp över i åtta knop. Med en motor på åtta hästkrafter gör hon fem, sex knop.

Hans har sänkt mantåget för att det inte ska vara i vägen för förseglet. Han har också tillverkat en enkel badstege som också går att sitta på. Ett ekolod är placerat under gåplattan på skottet som förenklar det annars relativt höga klivet upp på däck.

Gott om stuvutrymme

Maxi 77:an har gott om stuvutrymmen för såväl tampar som ankare och annan utrustning. Sittbrunnen är ovanligt rymlig och Hans berättar om när

de under en eskadersegling utan problem satt 23 personer i en och samma båt och fikade.

Maxi 77:an förbättrades hela tiden. 1975 gjordes en stor förändring, då kölinfästningen förstärktes. På båtar byggda före 1974 tillverkades däck i balsa, vilket kan skapa problem om fukt tränger in. Rutinfästningen förbättrades 1976 (se besiktningsmannens uttalande). 77:an är just känd för sina läckande sidorutor och det tillhör vanligheterna att som ägare upprepade gånger få lägga dit ny tätningsmassa. En av förklaringarna var vantinfästningarna, som förbättrades från och med 1979. Vid stor belastning kunde infästningarna leda till att skrovet trycktes inåt, därav de läckande rutorna. Flera ägare har åtgärdat problemet genom att installera så kallade tie-rods, ett enkelt plattjärn som förbinder röstjärnet på undersidan med en punkt nere i skrovet. (Se Maxi 77—förbundets tipsbok för instruktioner).

Det finns i dag flera företag som säljer reservdelar och tillbehör till 77:an.

PB

